VERKEHRSTECHNIK

37. JAHRGANG DER ZEITSCHRIFT FÜR TRANSPORTWESEN UND STRASSENBAU

SCHRIFTLEITER: PROFESSOR DR.-ING. ERICH GIESE · BERLIN
PROFESSOR DR.-ING. F. HELM / REG.-BAUMEISTER W. WECHMANN

Bezugspreis: Vierteljährlich Mark 6.–, Einzelhefte Mark 1.50
Bestellungen können jederzeit aufgegeben werden
Die Verkehrstechnik erscheint am 5., 15. und 25. eines jeden Monats

Anzeigenpreis: 1/1 Seite M 400.–, 1/2 Seite M 210.–, 1/4 Seite M 120.–. (Für Vorzugsplätze besondere Preise.) Die viergespaltene Millimeterzeile M 0.50. Rabatt laut Tarif. Erfüllungsort: Berlin-Mitte

Geschäftsstelle: Berlin SW, Kochstraße 22-26. Drahtanschrift: Ullsteinhaus Verkehrstechnik Berlin. Fernsprecher: Moritzplatz 11800-11852

VERLAG ULLSTEIN & CO · BERLIN UND WIEN

12. HEFT · 25. APRIL · 1920

Inhaltsverzeichnis.

Straße und Fahrzeug im neuen Reich.

Von Landesbaumeister Niemack, Stendal.

Dem neuen Reichsverkehrsministerium liegt die einheitliche Neuregelung des gesamten Verkehrswesens auf Grund der Reichsverfassung ob. Seine Aufgaben gliedern sich zufolge der amtlichen Denkschrift, die seine Entstehung begleitet, in die drei Hauptgruppen: I. Eisenbahnen, II. Wasserstraßen, III. Luft- und Kraftfahrwesen.

Schon die sinngemäße Fortführung der in I und II gegebenen Gedankenrichtung hätte, wie dies auch anderweitig in kritischen Besprechungen zum Ausdruck gekommen ist, vermuten lassen, daß die dritte Abteilung die Bezeichnung „Landstraßen und Luftverkehr" erhalten hätte, oder daß man in gerechter Würdigung der den Landstraßen zufallenden ganz besonderen und mit denen des Luftverkehrs in keiner Weise zu vergleichenden Aufgaben eine vierte besondere Abteilung für Luftverkehr geschaffen hätte. Der Grund, weshalb man beide Gebiete in einer Gruppe vereinigt hat, ist offenbar der, daß man auf die Fragen des Motors, der Betriebsstoffe usw., die für Luftsowohl wie für Kraftfahrwesen nach ähnlichen Gesichtspunkten zu behandeln sind, das Hauptgewicht legte, was auch durch die Auswahl des Leiters der Abteilung III, des im Motorenwesen vielbewährten Unterstaatssekretärs Euler, weiter beleuchtet wird. Es scheint also, als ob in der Abteilung III des Reichsverkehrsministeriums ausschließlich das Fahrzeug Ziel und Gegenstand der Arbeiten und der daraus entspringenden Gesetzgebung sein soll. Dies mag für die Luft, die als Medium des Verkehrs lediglich der Erforschung, nicht der Behandlung, unterliegt, selbstverständlich sein, für den Straßenverkehr dagegen scheint es die lebhafteste Kritik herauszufordern, denn es ist nicht einzusehen, weshalb dieser durch die Trennung des Fahrzeuges von der Straße, eine andere Behandlung verdient, als der Verkehr auf der Eisenbahn und dem Wasser, denen er in seiner Bedeutung für das neuzeitliche Wirtschaftsleben mit der weiteren Entwicklung des Kraftfahrwesens immer mehr gleichwertig zu werden verspricht.

Beim Eisenbahnwesen ist die Trennung von Bahn und Fahrzeug, von Oberbau und Betriebsmitteln schlechthin undenkbar. Beide sind nur gemeinsam Schritt um Schritt entwicklungsfähig; die für die Beförderung auf der Eisenbahn nach den Tarifen zu richtenden Entschädigungen stellen gleicherweise die Vergütung für den Bau und die Unterhaltung des Bahnkörpers mit dem Oberbau, den Stationen usw., wie für Abnutzung der Betriebsmittel, für den Verbrauch der Betriebsstoffe und die Entlöhnung des Personals dar. Alles dies liegt beim Eisenbahnwesen — mit kaum zu nennenden Ausnahmen — in einer Hand, nämlich der des Betriebsunternehmers, dem auch die Regelung des Betriebes und die sogenannte Bahnpolizei obliegt. Die Einheitlichkeit aller der Dinge, die wir in Erweiterung des ursprünglichen Begriffes unter Eisenbahn verstehen, insbesondere, was hier in Betracht kommt von Bahn und Fahrzeug, ist im höchsten Sinne gewährleistet.

Schwieriger und schon mehr denen der Landstraßen vergleichbar sind die Verhältnisse beim Wasserverkehr. Die Schiffahrt liegt grundsätzlich in anderen Händen als der Bau und die Unterhaltung der Wasserstraßen. Da die letzteren auch noch den verschiedensten anderen Zwecken dienen als denen des Verkehrs, sind die Interessen der Unterhaltungspflichtigen an den Wasserstraßen von denen der darauf Schiffahrt Treibenden weit verschieden. Trotzdem ist die Einheitlichkeit der Betrachtung von Straße und Fahrzeug auch hier in dem Sinne vollständig gewahrt, daß sich die Schiffahrt bezüglich Rauminhalt, Fortbewegungsgeschwindigkeit, Fahrtrichtung usw. ihrer Fahrzeuge den durch die Technik des Baues und der Unterhaltung der Wasserstraßen gezogenen z. T. engen Grenzen unbedingt zu fügen hat, was nicht zuletzt dadurch zum Ausdruck kommt, daß im wesentlichen der Unterhaltungspflichtige der Wasserstraßen darauf das Recht der Polizei uneingeschränkt ausübt. Auch ist die Schiffahrt genötigt, in ihren Frachtsätzen diejenigen Vergütungen mit in Ansatz zu bringen, die sie zum Bau und zur Unterhaltung der Wasserstraßen als Schiffahrtsabgaben jedweder Art anteilig (unter Berücksichtigung der übrigen Zwecke, denen die Wasserstraßen dienen) beizutragen hat. Das neue Reichsverkehrsministerium wird nur diejenigen Wasserstraßen in den Bereich seiner Wirksamkeit ziehen, die dem

allgemeinen Verkehr dienen. Nur diese werden vom Reich übernommen, ihre Abgrenzung gegen die übrigen den Ländern verbleibenden Schiffahrtswege ist eine seiner vornehmsten Aufgaben.

Wir sehen somit, wie die Organisation des neuen Reichsverkehrsministeriums in Erfüllung der Bestimmungen der Reichsverfassung auf den beiden Gebieten des Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehrs die vollkommene einheitliche, gemeinsame Weiterentwicklung von Straße, Fahrzeug und Polizei anstrebt, die im weiteren auch noch durch die für beide Gebiete verfassungsmäßig festgesetzten Beiräte gewährleistet wird. Es geschieht damit allerdings kaum mehr, als daß die bisher preußischen Einrichtungen in etwas vergrößerten und vereinheitlichten Umrissen auf das Reich übertragen werden; um so mehr bleibt es zu beklagen, daß auf dem Gebiete des Straßenwesens anscheinend nur die schweren Mängel der bisher preußischen Gesetzgebung, die dort, d. h. als rein preußische, leicht ihre geschichtliche Erklärung finden, auf das neue Reich übernommen wurden. Es wird dadurch wenig Verständnis bezeigt für die neuzeitlichen Aufgaben, vor denen das Reich auf diesem Gebiete steht, und denen sich auch die preußische Gesetzgebung — Weiterbestehen der früheren politischen Verhältnisse vorausgesetzt — auf die Dauer kaum hätte entziehen können.

Vergegenwärtigen wir uns kurz die dem Straßenbauer sattsam bekannte Entwicklung:

Durch das rasche Emporblühen der Eisenbahnen sinken die Straßen zu rein lokaler Bedeutung herab als Zubringer der Eisenbahn und für den Verkehr von Ort zu Ort auf kurze Entfernung. Die Monarchie hat an ihrer Weiterentwicklung nach großen einheitlichen Gesichtspunkten kein Interesse mehr. Der gesetzgeberische Ausdruck dieses Zustandes sind die Dotationsgesetze von 1875, die die Unterhaltungspflicht an den Staatsstraßen den Provinzen übertragen, bezeichnenderweise ohne ihnen gleichzeitig die Polizeibefugnisse zu geben.*) Die Provinzen ihrerseits verfahren mit dem überkommenen Gut auf die verschiedenste Weise: Die einen übertragen die Unterhaltungslast weiter an die Kreise und behalten nur die Aufsichtsbefugnisse, die anderen — dies ist im Westen der Monarchie die Regel — behalten die durchgehenden Züge der früheren Staatsstraßen in eigener Verwaltung, treten jedoch Teile davon, wie Ortslagen, abgelegene Strecken usw., im weitestgehenden Maße an die kleineren Kommunalverbände der Gemeinden und Kreise ab. Neubauten betreiben die Provinzen jedoch im allgemeinen nicht mehr, die Weiterentwicklung des Straßenwesens liegt entsprechend seiner derzeitigen rein örtlichen Bedeutung den Kreisen ob. Der Einfluß, den die Provinzen entsprechend den wohl durchgehend von ihnen für den Kreis- und Gemeindewegebau gewährten Beihilfen und Prämien ausüben, wird in der verschiedenartigsten Weise vertraglich oder sonstwie geregelt. Während z. B. die Provinz Hannover m. W. den gesamten Kreiswegebau grundsätzlich durch ihre Landesbauämter betreiben läßt, hat etwa die Hälfte der Kreise in der Provinz Sachsen eigene Kreisstraßenbauämter, die andere Hälfte hat ihren Kreisstraßenbau durch Verträge, die fast in jedem Einzelfalle ein anderes Gesicht haben, der Provinz zur Erledigung durch deren Landesbauämter übertragen. In anderen Provinzen und in Süddeutschland werden noch andere Verhältnisse bestehen. In jedem Falle sind diese Organe der Kreise — mögen sie selbständigen Kreisbaumeistern oder Provinzialbeamten unterstehen — in ihrer Tätigkeit von den Mitteln abhängig, die ihnen die jeweilige Kreisvertretung für den Straßenbau zur Verfügung stellt und die fast in jedem Kreise nach anderen, jedenfalls aber örtlichen Gesichtspunkten bewilligt werden. Um durch einen Scherz deutlich zu werden: In einem Kreise ist der Landrat eifriger Automobilist und macht große Mittel flüssig für die Straßen, im Nachbarkreise bevorzugt sein Kollege das Reitpferd für seine Dienstreisen und legt großen Wert auf tadellose Beschaffenheit der Sommer- und Feldwege, während er für die Steinbahnen weniger Sinn hat. Bezeichnend ist noch, daß der Landrat, dem doch im allgemeinen die Straßenpolizei zusteht, auch in den Kreisen, die ein eigenes Kreisbauamt für Straßen haben, die Straßenpolizei durch andere Beamte ausüben läßt, als die für technischen Straßendienst; diese können dabei bestenfalls Hilfsdienste leisten.

Einige Kreise erheben auch noch Chausseegelder mit Hilfe des Schlagbaumes.

So finden wir auf dem Gebiete der Straßenverwaltung in Deutschland ein so buntscheckiges und verworrenes Bild, daß es in vieler Beziehung an Schilderungen gemahnt, die wir aus dem Deutschland der Kleinstaaterei in Geschichtsbüchern und Romanen lesen. Man braucht nur das bekannte Sammelwerk über Wegerecht von Germershausen zur Hand zu nehmen und den Bienenfleiß, den Scharfsinn und die vielseitige Belesenheit zu bestaunen, die nötig waren, um es zusammen zu bringen, und wird anderseits mit Schaudern erkennen, wie rückständig wir auf diesem Gebiete noch sind.

In diesen Dornröschen-Schlaf des Straßenwesens brachte die etwa mit der Jahrhundertwende einsetzende und seitdem schnell fortschreitende Entwicklung des Kraftfahrwesens ein jähes Erwachen. Gestützt auf das verschwenderisch gespendete Wohlwollen der einflußreichsten Kreise des damaligen Deutschland sowie auf riesige Kapitalien des In- und Auslandes, geht diese Entwicklung zunächst ganz ihre eigenen Bahnen ohne jede Rücksicht auf den Zustand der Straßen, die weder nach ihrer Trassierung noch nach der Beschaffenheit ihres Oberbaues den Ansprüchen des neuen Verkehrsmittels gewachsen sein konnten und zunächst ohne jeden Schutz durch die Gesetzgebung und, ohne eine Vergütung für ihre Schäden fordern zu können, geradezu einer Brutalisierung durch den Kraftfahrbetrieb unterworfen waren. Dichte Staubsäulen hinter sich lassend oder bei Regenwetter Dreckmassen von sich schleudernd rast der leichte Kraftwagen mit bisher ungeahnten Geschwindigkeiten durch die engen Winkel und Biegungen der Ortslagen, während der immer noch mit erheblichen Geschwindigkeiten sich bewegende, stets in derselben Spur auf der Mitte der Wölbung fahrende schwere Lastwagen auch die besten Pflasterdecken, dort wo er regelmäßig verkehrt, in kurzer Zeit zermürbt.

Vergebens sucht die bekannte Automobilgesetzgebung von 1909/10 dieser für die Straßen verderblichen Entwicklung Einhalt zu tun. Ihre Wirkung blieb unzulänglich und mußte es bleiben, solange der Gesetzgeber, wie es hier der Fall ist, einseitig das Fahrzeug behandelt. Daß das in zahlreichen Beziehungen verklausulierte preußische Vorausleistungsgesetz vom 18. August 1902 in diesem Zusammenhange keine Erwähnung verdient, ergibt sich schon daraus, daß seine Entstehungszeit nur mit den ersten Anfängen des Kraftfahrwesens zusammenfällt.

Die Straßenverwaltungen in ihrer vorhin skizzierten Vielheit blieben der Entwicklung des Kraftfahrwesens gegenüber keineswegs untätig. Durch immer wiederholte Proteste bei allen sich bietenden Gelegenheiten, durch Veröffentlichungen und wissenschaftliche Abhandlungen ihrer führenden Beamten machten sie immer aufs neue auf die schweren Schäden aufmerksam und erreichten so, daß wenigstens den schlimmsten Auswüchsen des Automobilismus gewehrt wurde. Auch an mannigfachen praktisch technischen Arbeiten zur Erzielung einer den Angriffen des Kraftwagens widerstehenden, dabei noch wirtschaftlich durchführbaren Straßendecke hat es nicht gefehlt, mit dem Erfolge, daß man heute das Problem der dem schnellen leichten Kraftwagen dienenden Straßendecke in Gestalt der Teerschotterdecke auf starker Gründung (Packlage) bis auf weiteres als gelöst betrachten darf, während es für den schweren

*) Es ist hier und im folgenden nur von preußischen Verhältnissen die Rede.

Lastwagen zurzeit anscheinend noch weit von der Lösung entfernt ist.

Die Erfahrungen des Weltkrieges endlich, die augenblicklich sich noch im Zustand der Erforschung und Veröffentlichung befinden, haben das Kraftfahrwesen und die gar nicht von ihm zu trennende Neuorganisation und Vereinheitlichung des technischen Straßenbaues in den Vordergrund der unsere Zeit bewegenden verkehrstechnisch wirtschaftlichen Fragen gerückt. Daß diese Sachlage noch nicht in ihrer ganzen Schwere, vor allem aber auch noch nicht in der Doppelseitigkeit der Problemstellung nach Straße und Fahrzeug allseitig voll erkannt wird, hat seinen Grund darin, daß das Kraftfahrwesen zum mindesten in Deutschland infolge des drückenden Mangels an Betriebsstoff und des Zusammenbruches der gesamten Großindustrie augenblicklich noch darniederliegt. Will man aber überhaupt an einen Wiederaufbau des deutschen Wirtschaftslebens glauben — und es nicht tun, hieße Selbstmord begehen — so muß man auch annehmen, daß damit die Wiederentwicklung des Kraftfahrwesens mindestens gleichen Schritt halten wird. Das Ziel dieser Entwicklung muß unbedingt über die Ausmaße des Kraftfahrwesens, die aus der Vorkriegszeit bekannt sind, weit hinausgehen, das ergibt sich zwingend aus der bekannten und wohl ganz unbestrittenen Bedeutung, die der Kraftwagen neben den anderen Verkehrsmitteln im Kriege gewonnen hat, aus dem Mangel an Zugtieren, dem Darniederliegen der Eisenbahn und aus dem, was darüber aus anderen Ländern mit entwickelter Industrie und Landwirtschaft, insbesondere aus Amerika, veröffentlicht wird. Die Ansätze zu einer derartigen Großentwicklung des Kraftfahrwesens bei uns sind heute schon erkennbar, z. B. in den über das ganze Reich verzweigten einheitlich organisierten Kraftverkehrsgesellschaften, die sich auf den militärischen Behörden der Kriegszeit aufbauen.*) Daß diese Gesellschaften in der Aufstellung ihrer Bilanzen, in der Preisbildung ihrer Tarife usw. einstweilen noch im wesentlichen unabhängig sind von irgendwelchen Beiträgen, die sie zum Bau und zur Unterhaltung der von ihnen nicht nur benutzten, sondern zum Teil schwer mitgenommenen Straßen zu leisten hätten, ist ein Zustand, der in sinngemäßer Uebertragung auf andere Wirtschaftsgebiete ohne Beispiel und unhaltbar sein dürfte. (Forts. folgt.)

Ein neues Kraftwagenhaus.

Bei den vor dem Kriege errichteten Großgaragen wurde allgemein zu wenig Rücksicht auf die besonderen Bedingungen genommen, die ein Kraftwagen in bezug auf Verkehrsschnelligkeit an den Innenraum einer Großgarage stellt.

Ein neues gesetzlich geschütztes Automobilhaus-System des Elberfelder Architekten Fr. Pistor sucht Mängel zu beseitigen und außerdem eine geringere, bebaute Fläche zu erzielen, als bei der bisherigen Bauart mit ihren an mehr oder weniger breiten Seiten- oder Mittelfahrbahnen gelegenen Abteilen erforderlich war. Wie die „Bauwelt", Heft 50 Jahrg. 1919, mitteilt, zeigt die Grundform der neuen Anlage ein regelmäßiges Vieleck. Die Einzelabteile sind an der

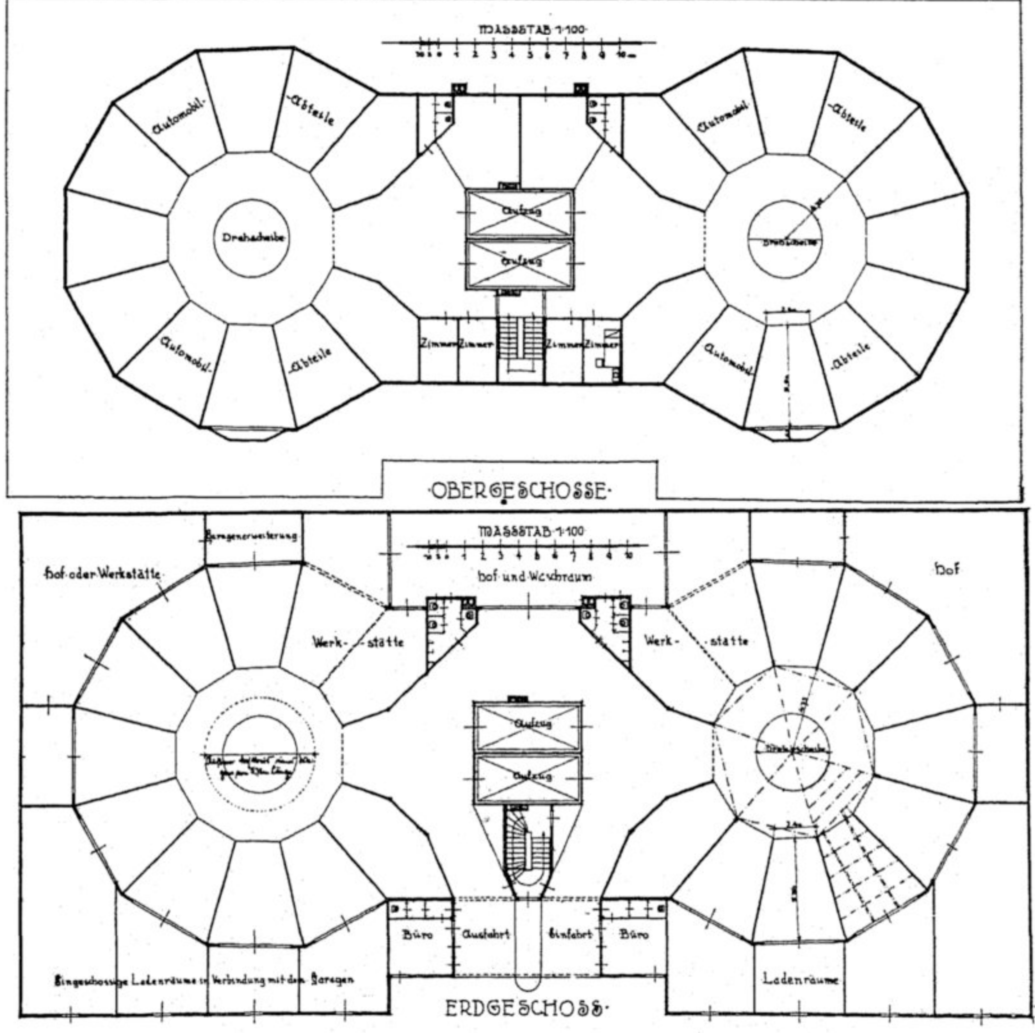


Abb. 1. — Kraftwagenhaus Bauart Pistor (Grundrisse).

Außenseite angeordnet und umschließen einen freien Mittelraum mit einer Drehscheibenanlage. Diese ermöglicht es, selbst bei größeren Geschäftswagen und Droschken, mit demselben Raume auszukommen wie bei kleineren Wagen.

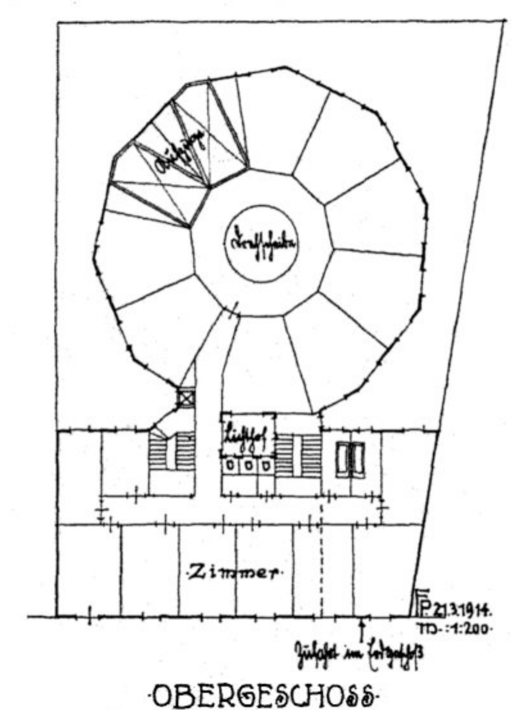


Abb. 2. — Kraftwagenhaus Bauart Pistor (Einzelhaus mit Gasthof).

Die Zufahrt zum Mittelraum geschieht durch ein freibleibendes Abteil oder, wie bei Doppelhäusern, durch besonders angelegte Zufahrten im Erdgeschoß. Die Abteile, die einzeln verschließbar sind, können in beliebiger Zahl um den Mittelraum gelegt werden. Die zentrale Anlage vermindert die Herstellungskosten der inneren Arbeiten und vermehrt vor allem die Uebersichtlichkeit des Hauses. Auch ermöglicht die größere Breite der Einzelzellen an der Außenwand, 5 m gegen 3 m der alten Bauart, eine bessere, seitliche Unterbringung von Werkzeugbank und Schrank, wodurch die Länge der Einzelabteile verringert werden kann.

Je nach der vorhandenen Länge des Baugrundstückes können die Häuser als Einfach- oder Doppelhaus, sowohl freistehend, wie eingebaut, errichtet werden, wie auch die Aufzüge bei mehrgeschossigen Anlagen zwischen zwei Abteilen oder außerhalb angelegt werden können. Werden die Häuser an der Straße errichtet, so können die Erdgeschoßräume durch Vorlegen einer geraden Vorderwand als Ladenräume ausgebaut werden. Durch Erhöhung dieser Wand bis zum ersten Obergeschoß einschließlich lassen sich in diesem Geschoß vor den Einzelzellen noch Ausstellungsräume einrichten, etwa für Einzelteile der Kraftfahrzeug-Industrie.

Diese neue Bauart kommt auch dem heutigen Streben nach Normalisierung und Typisierung entgegen. Es ist unzweifelhaft von großem Vorteil, wenn die in den verschiedenen Städten errichteten Häuser zur Einstellung der Kraftwagen möglichst gleichartig gebaut sind. Ein Kraftwagenführer würde z. B. die Erfahrungen, die er in einem Hause beim Einstellen seines Wagens macht, überall verwerten können. Die Gleichartigkeit der Betriebe würde eine schnellere Abwicklung des Verkehrs ergeben. Sind mehrere Häuser im Besitz einer Gesellschaft, wie bei den Ueberlandlinien, so ergibt sich daraus eine Erleichterung der Geschäftsführung. So bietet diese Bauart alle Möglichkeiten, daß die Großgarage für den Kraftwagenverkehr der Zukunft, besonders für die Ueberlandlinien, jene Bedeutung erlangt, die heute ein Bahnhof im Eisenbahnverkehr hat.

Güterverkehr auf Kleinbahnen.

Von Dipl.-Ing. P. Müller, Direktor der Westfälischen Straßenbahnen G. m. b. H., Gerthe.

Im Heft 2 S. 18 der „Verkehrstechnik" macht der frühere Eisenbahndirektionspräsident von Elberfeld Herr Wirkl. Geheimer Oberbaurat Hoeft sehr wichtige und zutreffende Bemerkungen über den Güterverkehr auf Kleinbahnen im rheinisch-westfälischen Industriebezirk. Die in seinem Aufsatz angeführten Verkehrsmißstände sind schon seit langer Zeit überall fühlbar und haben auch an verschiedenen Stellen zu teilweiser Abhilfe durch ausgiebigere Benutzung der Straßen- und Kleinbahnen zu Güterzwecken geführt. Angaben hierüber sind jedoch in dem Aufsatz nicht enthalten.

So befördert die Westfälische Straßenbahn auf ihrem etwa 70 km langen Ueberlandbahnnetz monatlich 12—15 000 t Kohlen, die mit besonderen Güterwagen von 4 Zechen-Bunkeranlagen mit Gleisanschlüssen nach Einzelwerken auf dem Gleis der Straßenbahn gefahren werden. Dieser Güterverkehr läßt sich, wie die Erfahrung gezeigt hat, ohne Störung des Personenverkehrs durchführen, wenn die Güterwagen stets unmittelbar vor einem Personenwagen fahren. Da sie nur an den Hauptkreuzungsstellen halten, hindern sie die Personenfahrzeuge, die an vielen Zwischenhaltestellen halten müssen, in keiner Weise. Weitere größere Anschlüsse sind in Vorbereitung.

Auch bei den Nachbarbahnen sind derartige Anschlüsse, wenn auch nicht in so großem Stile, in Betrieb. Darin ist allerdings dem Verfasser recht zu geben, daß die Verkehrsmöglichkeiten für eine weitere Ausgestaltung des Güterverkehrs und damit eine so überaus notwendige Entlastung der Verkehrsstraßen von dem geradezu verheerenden Automobilverkehr noch in keiner Weise ausgenutzt sind.

Wenn man die nebenstehende schematische Darstellung des Kleinbahnnetzes des rheinisch-westfälischen Industriebezirkes betrachtet und sieht, daß von der Duisburger bis zur Dortmunder Normalspurgrenze nördlich der Ruhr ein zusammenhängendes Kleinbahngleisnetz den Bezirk durchzieht, auf dem betrieblich gleiche Fahrzeuge, bei gleichen Dienstvorschriften für den Fahrbetrieb verkehren, wenn man ferner bedenkt, daß dieses Netz nördlich der Ruhr mit einem ähnlichen südlich der Ruhr von Düsseldorf bis Hamm durch eine Gleisverbindung Bochum—Hattingen—Elberfeld zusammenhängt, dann muß man sagen, daß die Ausnutzung der Straßenbahnen für den Güterverkehr erst im Beginn begriffen ist. Bezeichnend ist auch, daß die Bergischen Kleinbahnen, die gerade diese Verbindung zwischen den beiden Netzen herstellen, wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten am 1. Februar ihren Betrieb eingestellt haben, ohne daß sich die Regierung bisher zur Hilfe aufraffen konnte. Sie überläßt die Sorge eben den einzelnen Gemeinden.

Mit Rücksicht auf die Verkehrsnot erscheint hier Abhilfe geboten. Seit langen Jahren schon kämpft die Westfälische Straßenbahn den schweren Kampf für einen Zusammenschluß des Kleinbahnwesens des Industriebezirkes auf interkommunaler Grundlage. Aus kleinen Anfängen hervorgehend, hat die Westfälische Straßenbahn allmählich durch Verschmelzung vier verschiedene Straßenbahnunternehmungen vereinigt. Der Krieg hat weitere Vereinbarungen, die unmittelbar bevorstanden, zurückstellen lassen Die Anfang vorigen Jahres angeknüpften Verhandlungen in Essen über den Zusammenschluß der Straßen-

bahnen des nördlichen Netzes sind ebenfalls ins Stocken geraten. Jetzt verspricht man sich etwas von dem Siedlungsverband, der auch nebenbei das Kleinbahnwesen vereinheitlichen soll. Aus den vielen Verhandlungen gewinnt man die Ueberzeugung, daß hier in den Widerstreit der Interessen zwischen Privatunternehmen und Gemeinden, zwischen Kirchturmspolitik der Einzelgemeinden und einer großzügigen Allgemeinpolitik nur die starke einigende Hand eines höheren Gemeinwesens, sei es nun Provinz oder Staat, mit starken Befugnissen unter Hinzuziehung wirklicher Sachverständiger Hilfe bringen kann.

Das Kleinbahnwesen des westfälischen Industriebezirkes ist wichtig genug, um unabhängig von anderen Nebenzwecken die volle Aufmerksamkeit der Staatsbehörden in Anspruch zu nehmen. Hierher gehören vor allen Dingen auch die so notwendigen Städtebahnen als unmittelbare Schnellverbindungen zwischen den großen Industriemittelpunkten. Es ist ein dringendes Gebot der Zeit, daß der Staat hier eingreift und unter Hinzuziehung geeigneter Sachverständiger eine Zusammenlegung der Straßenbahnen unter einer gemeinsamen Verwaltung, sowie einen großzügigen Ausbau der Netze nebst Ausgestaltung der Betriebsmöglichkeiten schleunigst in die Hand nimmt.

Kürzlich hat man auf Veranlassung der Westfälischen Straßenbahn eine Versammlung einberufen, in der die Vorarbeiten zur Gründung einer Straßenbahn-Gütertransportgemeinschaft für den Dortmund—Witten—Bochum—Herne—Gelsenkirchen—Recklinghauser Stadt- und Landbezirk beschlossen worden sind. Es wäre jedenfalls mit Freuden im allgemeinen Interesse zu begrüßen, wenn sich diese Interessengemeinschaft über den ganzen Industriebezirk ausdehnen könnte. Die Vorarbeiten werden z. Zt. von einem Ausschuß unter Führung der Westfälischen Straßenbahnen geleistet, und es ist zu hoffen, daß es möglich sein wird, noch in diesem Jahre lindernd in die Verkehrsnot einzugreifen.

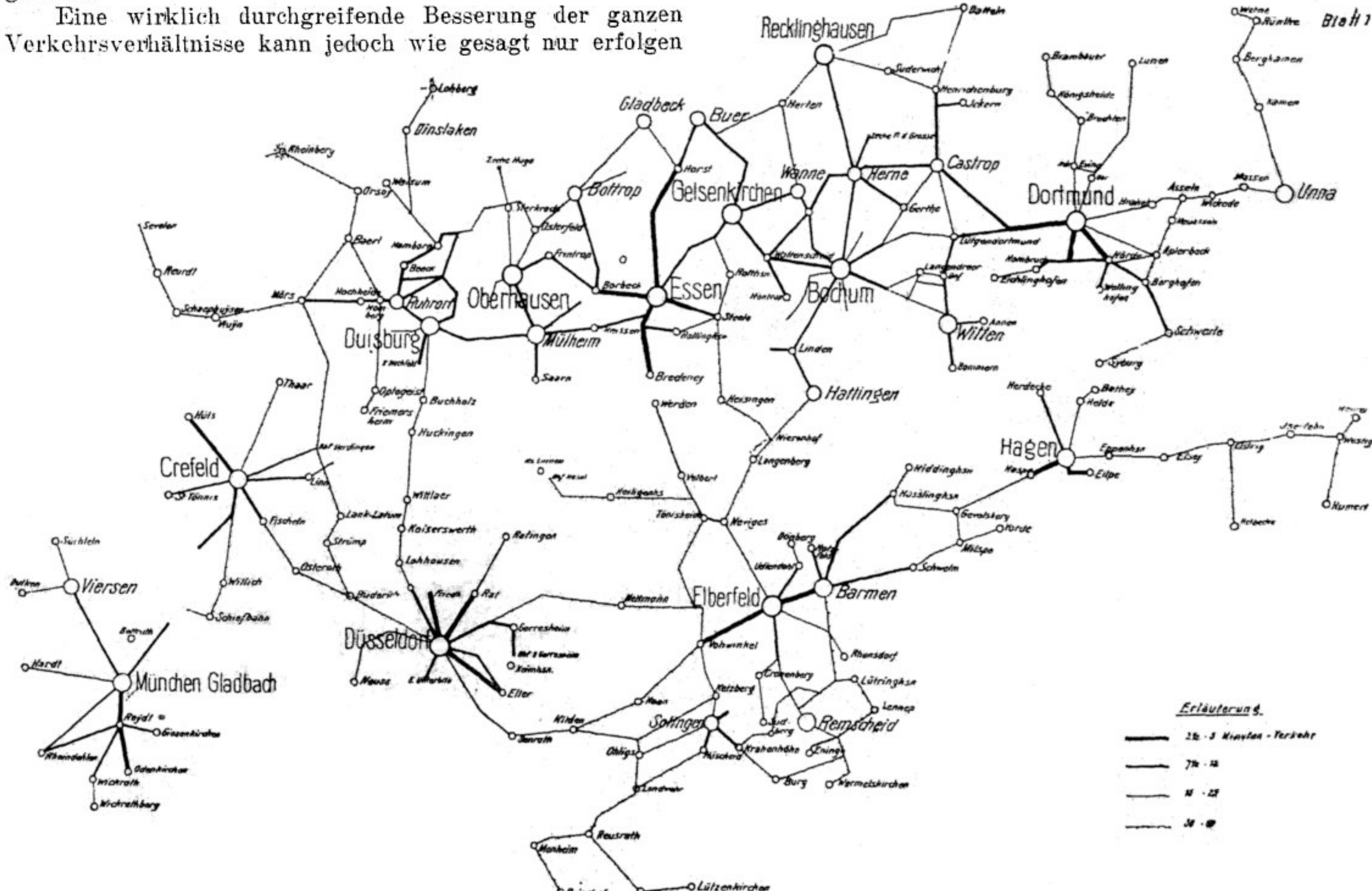
Eine wirklich durchgreifende Besserung der ganzen Verkehrsverhältnisse kann jedoch wie gesagt nur erfolgen durch Eingriff einer höheren, einigenden Hand mit weitgehenden Befugnissen. Vorarbeiten für diese Einigungsbestrebungen sind nun wohl genügend geleistet.

*

Zu dem gleichen Thema gehen uns von Herrn Dr.-Ing. Kayser, Beuel bei Bonn, folgende beachtenswerte Ausführungen zu.

Es wird notwendig sein, zur Förderung der Verkehrsfrage auf Einzelheiten näher einzugehen, vor allem die Hindernisse zur Sprache zu bringen, die bisher der Entwicklung des Güterverkehrs auf Kleinbahnen im Wege standen und die Mittel, die zu ihrer Beseitigung dienen. Wenn hier von Güterverkehr die Rede ist, so ist dabei zunächst und hauptsächlich an Güterverkehr in Wagenladungen gedacht, denn der Stückgutverkehr spielt eine zu geringfügige Rolle, und wenn von Kleinbahnen, die den Güterverkehr erhalten sollen, gesprochen wird, so scheidet der größere Teil der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen aus, auf denen Wagenladungsgüter bereits befördert wurden. Soweit es sich also um Neueinführung des Güterverkehrs handelt, kommen weniger die Ueberlandbahnen als vielmehr die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in der Nähe großer Städte, die sogenannten Vorortbahnen, und die eigentlichen Straßenbahnen in Betracht.

Zwar hat es schon vor dem Kriege nicht an Stimmen gefehlt, die auch die Kleinbahnen in der Nähe und im Innern großer Städte ausgiebiger zur Güterbeförderung herangezogen wissen wollten. Im Vorwort der Festschrift „Die Bahnen der Stadt Köln“, die zur 14. Hauptversammlung des Vereins deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen i. J. 1913 zu Köln erschien, heißt es: „In der Güterbeförderung werden sie (die Straßen- und Kleinbahnen) künftig auf dem Gebiete des Ortsverkehrs mehr als heute zur Entlastung der Vollbahnen dienen müssen, bei denen sich dieser Verkehr immer mehr als ein Hemmnis für die



Das Kleinbahnnetz des rheinisch-westfälischen Industriebezirkes.

Erfüllung der Hauptaufgaben des großen Durchgangsverkehrs herausstellt", und auf S. 12: „Der Güterverkehr in Wagenladungen, der auf den Strecken eigenen Bahnkörpers einen Ausgleich gegen das geringe Erträgnis des Personenverkehrs bieten könnte, wird leider den Privatbahnen in den meisten Fällen noch versagt, obwohl es eigentlich zu den Aufgaben der Privatbahnen gehören sollte, diesen Verkehr, soweit es sich um reinen Ortsverkehr handelt, zu übernehmen, weil die Vollbahnen durch diese kleinen Aufgaben in der Erfüllung ihrer Hauptaufgabe, der pünktlichen und raschen Abwicklung des großen Durchgangsverkehrs, vielfach nur behindert werden und sich der Pflege des Anschlußverkehrs, die einen Teil der industriellen Förderung des betreffenden Bezirks bildet, nur zu wenig widmen können."

Hier wird ein Punkt berührt, der in erster Reihe die geringe Ausnutzung dieser Bahnen zur Güterbeförderung verschuldet hat, das ist das allzu geringe Interesse, das man an maßgebender Stelle jahrelang den Straßen- und Kleinbahnen entgegengebracht hat, und die eifersüchtige Behütung der Staatsbahnen vor jeder Möglichkeit einer Verkehrsabwanderung. Diese Gründe haben in früheren Jahren die Entschlüsse des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten häufig leider in einer heute unbegreiflich erscheinenden Weise beeinflußt. Sie machen sich schon bis etwa um die Jahrhundertwende in dem Druck geltend, der von oben herunter auf die Kleinbahnen für die Wahl einer geringeren Spurweite als der normalen ausgeübt wurde. Manche Kleinbahn, die sich heute glücklich schätzen würde, wenn sie Staatsbahnbetriebsmittel ohne weiteres auf ihre Gleise übernehmen könnte, wurde dadurch zum Umladeverkehr gezwungen und krankt davon immer noch.

Verschwiegen werden darf allerdings nicht, daß die heute stark abgeflaute Stimmung für Schmalspur damals bei uns wie auch in anderen Ländern ihren Höhepunkt erreichte und u. a. auf dem zu jener Zeit stattfindenden Internationalen Kleinbahn-Kongreß zu einem scharfen Zusammenstoß des für Regelspur eintretenden Vertreters der Stadt Köln mit dem die Schmalspur fast fanatisch verteidigenden Generaldirektor de Burlet aus Brüssel führte.

Es ist gewiß nicht zu verkennen, daß bei den Straßenbahnen die Einführung des Wagenladungsverkehrs häufig nicht leicht ist, weil die Heranführung der Bahnen an die Staatsbahn, die Schaffung geeigneter Umlade- oder Anschlußanlagen, die Durchführung von Staatsbahnwagen durch die Straßen, der Bau von Be- und Entladeanlagen sehr oft so große Schwierigkeiten bietet, daß die Straßenbahnen selbst keinen Wert darauf legten, ihr durch die Personenbeförderung reichlich in Anspruch genommenes Bahnnetz durch Güterbeförderung noch weiter zu belasten. Nur wenige Straßenbahnen sind aber in der Lage, reinen Ortsverkehr — etwa zwischen Kohlenförderungs- und Kohlenverbrauchsstellen — ohne Anschluß an die Staatsbahn in genügendem Umfang auszuführen, wobei sie auf die Benutzung von Staatsbahnbetriebsmitteln verzichten können. Anders liegen die Dinge bei den Vorortbahnen auf eigenem Bahnkörper. Zwar hatte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten sich i. J. 1906 grundsätzlich dahin ausgesprochen, daß es nicht Aufgabe des Staates sondern der Gemeinden sei, für bessere Verbindung der Großstadt mit ihren Vororten im Personenverkehr zu sorgen, wobei er auf das Vorgehen der Stadt Köln, die ein größeres Netz derartiger Bahnen besaß, hinwies. Wer es sich aber in damaliger Zeit zur Aufgabe machte, die durch Personenbeförderung allein nicht wirtschaftlichen, für Güterbeförderung aber durchaus geeigneten Vorortbahnen dem Güterverkehr zu erschließen, weiß, mit welchen Schwierigkeiten sehr oft zu kämpfen war, um die Genehmigung zum Wagenladungs-Güterverkehr zu erhalten und, wenn die Genehmigung endlich erlangt war, einen Anschluß an den nächstgelegenen Staatsbahnhof zu erreichen.

Jede noch so notwendige und nützliche Kleinbahn war, wenn sie einen Anschluß an die Staatsbahn haben wollte, gezwungen, neben ihren eigenen Kosten des Anschlusses diejenigen für Aenderungen der Staatsbahn, wie Herstellung schienenfreier Kreuzungen, Bau von Aufstellungsgleisen, Aufstellung oder Aenderung von Signalen, Stellwerksanlagen u. dergl., dazu die Kosten der Güterumladung, der Anschlußbedienung usw. allein zu tragen. Wenn die Kleinbahn nicht genug Wagen oder Leute hat, um die ihr häufig überraschend zugeführte große Zahl Staatsbahnwagen fristgemäß zu entladen, so wird ihr Standgeld auferlegt, wenn aber umgekehrt die Staatsbahn keine Wagen stellt, so daß die Kleinbahnwagen nicht entladen werden können, bleibt sie standgeldfrei.*) Das Recht aller dieser Belastungen der Kleinbahnen leitet die Staatsbahn allein aus dem doch mehr oder weniger zufälligen Umstand ab, daß sie größer und älter ist als die Kleinbahn, ein Umstand, der als ein rein äußerlicher anzusehen ist und der Verkehrsbedeutung beider Verkehrsanstalten überhaupt nicht Rechnung trägt. Er ist jedenfalls nur zu geeignet, das Entstehen neuer Kleinbahnen zu hemmen.

Es gibt eine Reihe von Beispielen dafür, wie durch die Forderungen der Eisenbahnverwaltung, in denen sogar auf noch gar nicht feststehende Pläne dieser Verwaltung Rücksicht genommen werden mußte, der Kleinbahn-Güterverkehr mit solchen Bau- und Betriebsauflagen belastet wurde, daß er von vornherein unmöglich wurde. Ganz besonders ängstlich wird darauf geachtet, daß die Kleinbahn nicht etwa Privatanschlüsse zuläßt, die etwa auch, wenn auch weniger vorteilhaft, unmittelbaren Anschluß an die Staatsbahn nehmen können.

Wenn man ernstlich den Wagenladungsverkehr zwischen Staatsbahn und Kleinbahn fördern will, muß man sich daran gewöhnen, die Kleinbahnen mit anderen Augen als bisher anzusehen. Die Staatsbahn darf sich nicht als den beatus possidens betrachten und sich auf den Standpunkt stellen: „Ich bin vorhanden und habe meine Verkehrsaufgaben und unbeschränkten Rechte, wer neben mir Verkehrsaufgaben erfüllen zu müssen glaubt, der ist verpflichtet, mich in jeder Beziehung schadlos zu halten und sich alle Auflagen, die ich ihm aus diesem Grunde mache, gefallen zu lassen." Diese Auffassung muß vom Standpunkt des Volkswohls aus als unzulässig angesehen werden. Grundsätzlich hat doch der Kleinbahnunternehmer die gleiche Aufgabe der Verkehrsbefriedigung wie der Staat als Staatsbahnunternehmer, und wenn jener es unternimmt, Landesteile geringerer Bevölkerungsdichte, die aber genau dasselbe Verkehrsinteresse haben wie bevölkerungsdichte Landesteile, zu erschließen, so darf er Anspruch darauf erheben, nicht gewissermaßen als Störenfried, sondern als gleichberechtigt betrachtet zu werden. Die Aufgabe der Kleinbahn ist infolge der geringeren Verkehrsstärke in der Regel ohnehin undankbarer als die der Staatsbahnen. Der Staat, der kraft seiner Hoheitsrechte Genehmigungen zur Ausübung der Verkehrsaufgaben erteilt, hat das größte Interesse daran, zu verhindern, daß derjenige, der als erster eine Genehmigung erwarb, sie nicht zum Schaden eines später Kommenden ausnutzt. Dies ist doch wohl auch ursprünglich der Sinn des § 45 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. Nov. 1838 gewesen: Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach der Bestimmung des Handelsministeriums, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen an ihre Bahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung oder in einer Seitenverbindung bestehen, geschehen zu lassen. An dieser Rechtslage

*) Neuerdings trifft dies nicht mehr zu. Durch Erlaß IVb 47, 121, 481 vom 4. 12. des Ministers der öffentlichen Arbeiten sollen gegen die Aufnahme einer Bestimmung in die Tarife, daß die Schmalspurbahnen Wagenmiete in Höhe der Wagenstandgelder erheben dürfen, soweit diese durch die nicht rechtzeitige Gestellung von Staatsbahnwagen auf Uebergangsstationen verursacht werden, Einwendungen nicht mehr geltend gemacht werden. (Vergl. „Verkehrstechnik" 1919, Heft 12, S. 210.)

Die Schriftleitung.

kann auch der Umstand, daß mittlerweise der Staat selber den größten Teil der alten Genehmigungen übernommen hat, nichts ändern. Wenn nun der Staat es nicht mehr als seine Aufgabe ansieht, die feinen Verästelungen des großen Verkehrsnetzes, die wir Kleinbahnen nennen, selber zu bauen und zu betreiben, so ändert dies nichts daran, daß er, auch als Unternehmer betrachtet, das allergrößte Interesse an einer recht umfangreichen Entwicklung der Kleinbahnen besitzen muß, die ihm einen nicht unerheblichen Verkehr zuführen. Das galt schon vor dem Kriege, es gilt heute noch viel mehr.

Wenn man wirklich Ernst machen will mit den Verheißungen einer umfangreichen Besiedlungspolitik, wenn man einer intensiven Landwirtschaft, einer weitgehenden Ausnutzung der Naturkräfte und Bodenschätze die Bahn öffnen will, so kommt man gar nicht daran vorbei, die Entwicklung der Kleinbahnen in jeder Weise zu fördern. Was auf dem Gebiet noch unsererseits geschehen kann und muß, zeigt das Beispiel unseres Nachbarstaates Belgien, wo seit etwa der Mitte der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts mit dem planmäßigen Bau von Kleinbahnen unter geschickter Ausnutzung des Staatskredites und unter Beteiligung von Provinzen, Gemeinden und Privatunternehmern in großem Stil vorgegangen ist.

Auch die tarifarische Behandlung der Kleinbahnen läßt zu wünschen übrig. Nach langen Kämpfen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten sich um den Anfang dieses Jahrhunderts dazu bereit gefunden, den Verfrachtern der Kleinbahn im Uebergangsverkehr mit der Staatsbahn auf Antrag in der Regel einen Nachlaß von 2 Pf. für 100 kg zu gewähren. Dieser Satz, der schon damals nicht gerade als erheblich anzusehen war, ist unbekümmert um die Geldentwertung bis heute bestehen geblieben. Allen Anträgen, auch denen des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, diesen Nachlaß unter Berücksichtigung des gesunkenen Geldwertes angemessen zu erhöhen, ist von zuständiger Stelle bisher nicht entsprochen worden. Im Gesamthaushalt der Preußischen Staatsbahn würde die durch angemessene Erhöhung dieses Nachlasses entstehende Mindereinnahme fast unmerklich sein, für die Kleinbahnen bildet sie aber einen erheblichen Teil der Einnahmen. Heute, wo die Kleinbahnen ihre Ausnahmetarife aufgehoben und sich den Staatsbahnfrachtsätzen angeschlossen haben, zahlt der Verfrachter, der sein Gut über Staatsbahn und Kleinbahn rollen läßt, auf dieselbe Entfernung etwa 15 bis 20 M. für 10 t mehr als sein Wettbewerber, der das Glück hat, sein Gut nur über die Staatsbahn rollen lassen zu können. Daß ein solcher Frachtunterschied eine erhebliche Benachteiligung der Kleinbahnverfrachter bedeutet und für die Entwicklung der Kleinbahnen auf die Dauer geradezu vernichtend wirken muß, dürfte einleuchtend sein.

Aehnlich schlimme Zustände bestehen bekanntlich bezüglich der Entschädigungen der Kleinbahnen für Bahnleistungen im Interesse der Reichspost. Die heute bezahlten Entschädigungen können als etwa 10 v. H. der tatsächlichen Aufwendungen bewertet werden.

Die Kleinbahnen, die früher, um sich durchzuringen und ihre meist außerordentlich geringen Betriebsüberschüsse zu erzielen, gezwungen waren, niedrigere Gehälter und Löhne zu zahlen als die Staatsbahn, sind schon seit einiger Zeit dazu übergegangen, sich hierin den Staatsbahngrundsätzen anzuschließen. Gleiche Pflichten setzen gleiche Rechte voraus. Man darf daher mit Recht erwarten, daß die Kleinbahnen künftig nicht mehr als Aschenbrödel, sondern als Verkehrsanstalten gleicher Wichtigkeit wie die Staatsbahnen behandelt werden.

Es bleibt bestehen: wenn man mit der Besiedlung des flachen Landes, mit der Schaffung neuer Wohn- und Arbeitsgelegenheit mit weitestgehender Erzeugung von Lebensmitteln und Rohstoffen im eigenen Lande ernst machen will, dann sorge man für die Entwicklung der Kleinbahnen. Diese Entwicklung ist aber nur dann möglich, wenn die Kleinbahnen nicht mehr zurückgesetzt, sondern als gleich wichtig mit der Staatsbahn behandelt werden. Erst dann kann man von einer Förderung des Güterverkehrs auf Kleinbahnen reden.

Zur Gründung der Reichsarbeitsgemeinschaft für die Straßen-, Klein- und Privatbahnen.

Im 8. Heft der „Verkehrstechnik" für das Jahr 1919 (Seite 134) hat Herr Generaldirektor Dr. Wussow über die Gründung einer Reichsarbeitsgemeinschaft, insbesondere für das Transportgewerbe berichtet. Seinerzeit bestand die Absicht, eine Reichsarbeitsgemeinschaft für das Transportgewerbe als Glied einer das gesamte Gewerbe und die Industrie umfassenden Zentralarbeitsgemeinschaft zu gründen. Inzwischen ist jedoch eine Aenderung der Verhältnisse eingetreten. Die Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer des deutschen Transport- und Verkehrsgewerbes halten nunmehr die Eingliederung des Transportgewerbes in die Zentralarbeitsgemeinschaft der Industrie nicht für zweckentsprechend, denn die Aufgaben des Transportgewerbes erschöpfen sich nicht in der Betätigung zugunsten der deutschen Industrie, sie gehen weiter und haben auch den Interessen der übrigen Gewerbezweige, wie des deutschen Handels, der deutschen Landwirtschaft usw. zu dienen. Den beteiligten Kreisen erschien daher zweckmäßig, für das Transportgewerbe eine eigene Zentralarbeitsgemeinschaft zu gründen.

Die daraufhin neu ins Leben gerufene Zentralarbeitsgemeinschaft des Deutschen Transport- und Verkehrsgewerbes gliedert sich in 5 Reichsarbeitsgemeinschaften, nämlich:

1. Seeschiffahrt,
2. Binnenschiffahrt,
3. Klein-, Straßen- und Privateisenbahnen,
4. Spediton, Möbeltransport, Lagerei, Speicherei,
5. Personen- und Lastfuhrgewerbe einschl. des Luftfahrwesens.

Auch die hier interessierende 3. Reichsarbeitsgemeinschaft der neuen Zentralarbeitsgemeinschaft für die Klein-, Straßen- und Privateisenbahnen ist inzwischen gegründet worden. Sie hat sich folgende Satzung gegeben:

Name und Umfang. § 1. Die Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer der Straßen-, Klein- und Privatbahnen Deutschlands schließen sich gemäß der Satzung für die Zentralarbeitsgemeinschaft des deutschen Transport- und Verkehrsgewerbes zu der Reichsarbeitsgemeinschaft der Arbeitgeber und Arbeitnehmer der Straßen-, Klein- und Privatbahnen zusammen.

Zweck. § 2. Die Reichsarbeitsgemeinschaft bezweckt die gemeinsame Behandlung und Lösung aller die Straßen-, Klein- und Privatbahnen berührenden wirtschaftlichen und sozialen Fragen sowie aller sie betreffenden Gesetzgebungen und Verwaltungsangelegenheiten. Im besonderen gehört zu diesen Aufgaben

1. die Beratung der Behörden bei Erledigung wirtschaftlicher und sozialer Fragen der Betriebe, sowie Uebernahme der Aufgaben, die sich mit Bezug auf die gesetzlich vorgeschriebenen wirtschaftlichen Selbstverwaltungskörper ergeben;
2. die Förderung der kollektiven Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen zwischen den beiderseitigen Verbänden und der geregelten Arbeitsvermittlung in allen zu diesen Gewerben gehörenden Berufen auf paritätischer Grundlage.

Gruppen und Untergruppen. § 3. Zur Erledigung von Fragen, welche einzelne Zweige der beteiligten Betriebe betreffen, werden die folgenden Gruppen gebildet:

1. Straßenbahnen,
2. Nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Privateisenbahnen.

§ 4. Die Gruppen haben das Recht, ihrerseits Untergruppen auf sachlicher oder örtlicher Grundlage zu bilden.

§ 5. Die Abgrenzung der Tätigkeitsgebiete der Gruppen und die Regelung ihrer Geschäftsordnung bleibt ihnen nach Maßgabe dieser Satzung überlassen.

Die Tätigkeitsgebiete der Untergruppen und ihre Geschäftsordnung werden von der betreffenden Gruppe festgesetzt.

Organe. § 6. Die Organe der Reichsarbeitsgemeinschaft sind:
1. die Vollversammlung,
2. der Ausschuß,
3. der Vorstand.

§ 7. Die Vollversammlung besteht aus je 30 Vertretern der Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Organisationen, die durch diejenigen Organisationen zu bestellen sind, welche sich nach § 1 zur Bildung der Reichsarbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen haben. Jeder Vertreter hat eine Stimme. Die Vollversammlung wird nach Bedarf vom Vorstand einberufen. Ihre Einberufung muß innerhalb eines Zeitraumes von zwei Monaten erfolgen, wenn eine Gruppe unter Angabe der Beratungsgegenstände und unter Begründung der Dringlichkeit es beantragt. Aenderungen dieser Satzung und die Auflösung der Arbeitsgemeinschaft bedürfen der Zustimmung der Vollversammlung.

§ 8. Der Ausschuß besteht aus je 6 von den beteiligten Organisationen zu bestellenden Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer jeder Gruppe. Für jeden Vertreter wird ein Ersatzmann gestellt.

Der Ausschuß hat die laufenden Geschäfte der Reichsarbeitsgemeinschaft zu überwachen und zwei Kassenrevisoren zu bestellen. Seine Einberufung erfolgt durch den Vorstand; sie muß binnen 4 Wochen erfolgen, wenn eine Gruppe es verlangt. Den Vorsitz bei den Versammlungen des Ausschusses wie in der Vollversammlung führen die Mitglieder des Vorstandes abwechselnd.

§ 9. Der Vorstand besteht aus je einem Vertreter der Arbeitgeber und Arbeitnehmer, die von den Mitgliedern des Ausschusses in getrenntem Wahlgange aus ihrer Mitte gewählt werden. Der Vorstand vertritt die Reichsarbeitsgemeinschaft nach außen und führt ihre Geschäfte. Die Mitglieder des Vorstandes sind im Falle der Behinderung berechtigt, sich durch ein von ihnen zu beauftragendes Mitglied des Ausschusses vertreten zu lassen.

§ 10. Die Amtsdauer des Ausschusses und des Vorstandes beträgt 2 Jahre. Die Mitglieder bleiben solange im Amte, bis die Wahl oder die Ernennung ihres Nachfolgers stattgefunden hat. Wiederwahl ist zulässig.

Kosten. § 11. Die Mitglieder des Ausschusses und des Vorstandes haben Anspruch auf Ersatz der ihnen durch Wahrnehmung ihres Amtes entstandenen Auslagen. Die Kosten sind unmittelbar von den betreffenden Organisationen zu erstatten.

§ 12. Die übrigen Kosten der Geschäftsführung des Vorstandes und des Ausschusses werden von den Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer je zur Hälfte übernommen.

Gründer der Reichsarbeitsgemeinschaft von seiten der Arbeitgeber sind der Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen (jetzt „Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen, E. V.") und der Arbeitgeberverband der Deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen, E. V. Von seiten der Arbeitnehmerorganisationen waren an der Gründung der Deutsche Transportarbeiterverband und die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter, Fachverband der Privateisenbahnen, beteiligt.

Der Zweck der Arbeitsgemeinschaft ergibt sich aus § 2 der Satzungen. Weitere Ziele, die mit der Gründung der Reichsarbeitsgemeinschaft verfolgt werden, hat Herr Dr. Wussow in dem schon erwähnten Aufsatz dargelegt. Die Organe der Reichsarbeitsgemeinschaft sind die Vollversammlung, der Ausschuß und der Vorstand. Die Satzung unserer Reichsarbeitsgemeinschaft kennzeichnet sich gegenüber den Satzungen anderer Reichsarbeitsgemeinschaften dadurch, daß die Zahl der Mitglieder der Vollversammlung von vornherein beschränkt ist; je 30 Vertreter der Arbeitgeber und Arbeitnehmer sollen nach § 7 der Satzung die Vollversammlung bilden. Die Bestellung der Mitglieder der Vollversammlung liegt nach der Satzung ebenso wie die Bestellung der Ausschußmitglieder den Organisationen ob. Die Vertreter der Arbeitgeber in der Vollversammlung sollen derartig bestellt werden, daß die nach §§ 4 und 5 zu bildenden örtlichen Untergruppen die Vertreter bezeichnen. Die Untergruppen sollen entsprechend einer zwischen dem Arbeitgeberverband und dem Deutschen Transportarbeiterverband vereinbarten Gruppeneinteilung gebildet werden. Zu den 13 Gruppen für die Kleinbahnen und Privateisenbahnen, die der Arbeitgeberverband aufweist, kommt noch eine besondere Gruppe für Bayern. Jede dieser Gruppen wird einen Vertreter stellen, die Gruppe Pommern als größte 2 Vertreter. Die Gruppeneinteilung des Arbeitgeberverbandes für die Straßenbahnen wird insofern geändert werden, als von den 16 vorhandenen Gruppen 2 eine Untergruppe der Reichsarbeitsgemeinschaft bilden sollen, so daß für die Straßenbahnen 15 Untergruppen der Reichsarbeitsgemeinschaft vorhanden sein werden, von denen jede einen Vertreter für die Vollversammlung zu entsenden hat. Die Organisation der Untergruppen wird durch den Vorsitzenden der Gruppe für den Arbeitgeberverband erfolgen. Sie ist in der Weise gedacht, daß ein Untergruppenausschuß gebildet wird, dem in der Regel je drei Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer angehören sollen.

Dem Ausschuß und der Vollversammlung der Reichsarbeitsgemeinschaft, ebenso den Ausschüssen der Untergruppen ist es überlassen, die Geschäftsordnung in der Weise zu regeln, wie sie es für zweckmäßig halten. Sie werden dabei aber den Grundsatz völliger Parität der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu beachten haben. In der Satzung kommt dieser Grundsatz in § 8 Abs. 2 durch die Bestimmung zur Geltung, daß der Vorsitz im Ausschuß und in der Vollversammlung von den beiden Mitgliedern des Vorstandes abwechselnd geführt wird. Hierauf wird auch bei der Organisation der Untergruppenausschüsse Rücksicht zu nehmen sein. Mit Rücksicht auf den Grundsatz völliger Parität hat sich bei den Verhandlungen der Reichsarbeitsgemeinschaft das Verfahren entwickelt, daß Abstimmungen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer gesondert stattfinden, so daß eine Gruppe die andere, die zufällig einmal nicht vollzählig vertreten ist, nicht überstimmen kann.

Als Vertreter der Arbeitgeber im Ausschuß der Reichsarbeitsgemeinschaft sind folgende Herren gewählt worden:

Für Straßenbahnen:

	Stellvertreter:
1. Generaldirektor Schrimpff, Berlin,	1. Direktor Kolle, Breslau.
2. Direktor Löwit, Mannheim,	2. Direktor Loercher, Stuttgart,
3. Direktor Stein, Hamburg,	3. Baurat Nier, Dresden,
4. Kommerzienrat v. Tippelskirch, Düsseldorf,	4. Beigeordneter Dr. Thelemann, Düsseldorf,
5. Direktor Petersen, Aachen,	5. Direktor Roffhack, Bremen,
6. Oberbaurat Scholler, München,	6. Direktor Hubrich, Essen.

Für nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Privateisenbahnen:

	Stellvertreter:
1. Generaldirektor Dräger, Berlin, Linkstr. 19,	1. Direktor Dr. Drewes, Berlin, Linkstr. 19,
2. Direktor Steinhoff, Blankenburg a. H.,	2. Direktor Bachstein, Berlin, Großbeerenstr. 88,
3. Direktor Lenz, Berlin NW, Neue Wilhelmstr. 1,	3. Baurat Lucht, Königsberg, Ostpr., Ostdeutsche E. G.,
4. Landesbaurat Linsenhoff, Merseburg,	4. Landesbaurat Teutschbein, Münster,
5. Direktor May, München,	5. Direktor Bottke, Cöln a. Rh. (Cöln—Bonner-Eisenbahn),
6. Regierungsbaumeister Büscher, Stettin (Lenz & Co.),	6. Landesbaurat Müller-Tourraine, Hannover.

Der Vorstand der Reichsarbeitsgemeinschaft besteht aus Herrn Generaldirektor Dräger, Berlin, und Herrn Rathmann, Berlin, vom Deutschen Transportarbeiterverband. In der Zentralarbeitsgemeinschaft für das Deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe ist die Reichsarbeitsgemeinschaft vertreten, und zwar im Vorstand durch die Herren Generaldirektoren Dräger und Schrimpff aus Berlin und im Ausschuß durch die Herren Direktoren Steinhoff (Blankenburg), Stein (Hamburg), Lenz (Berlin) und Löwit (Mannheim).

Die Gründung und die Organisation unserer Reichsarbeitsgemeinschaft vollzog sich in verhältnismäßig einfachen Formen, weil die Zahl der beteiligten Verbände auf Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite eine beschränkte war und auch der Aufgabenkreis der interessierten Betriebe ein festbestimmter ist. Damit ergibt sich auch, daß der Aufgabenkreis der Reichsarbeitsgemeinschaft für die Straßen-, Klein- und Privateisenbahnen von vornherein enger begrenzt ist als bei anderen Reichsarbeitsgemeinschaften, die mit den verschiedensten Betrieben, die sich durch eine mannigfaltige Organisation voneinander unterscheiden, zu tun haben. Beschränkt sich damit der Kreis der technischen Aufgaben der Reichsarbeitsgemeinschaft auf ein geringes Maß, so wird ihr Hauptarbeitsfeld darin liegen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Wege gegenseitiger Verständigung einander näher zu bringen zum Besten der notleidenden Betriebe und damit der deutschen Volkswirtschaft.

Eine öffentlich-rechtliche Aufgabe ist den Reichsarbeitsgemeinschaften insofern zugedacht, als sie Vertreter für den Reichswirtschaftsrat stellen sollen. Auch unsere Arbeitsgemeinschaft wird voraussichtlich in den Reichswirtschaftsrat einen Vertreter zu entsenden haben. Es ist vorgesehen, als solchen Herrn Generaldirektor Dr. Wussow, der übrigens als Vertreter der Arbeitgeber Vorsitzender der Zentralarbeitsgemeinschaft für das Deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe ist, vorzuschlagen. Consbruch.

Neue Wege zur Eisenbahnreform.

Das am 13. April in einer Sitzung des Reichsverkehrsministeriums mit den Vertretern der technischen und wirtschaftlichen Verbände der Presse und der Angestelltenorganisationen vorgetragene Programm für eine Arbeitsgemeinschaft zur Beratung von Verkehrsfragen ist ein buntes Gemisch von wirtschaftlichen, technischen und gesetzgeberischen Aufgaben. Diese Arbeitsgemeinschaft soll Aufgaben lösen, die teils von einer eisenbahntechnischen Studienkommission, teils vom Reichswirtschaftsrat und teils von der Ständigen Tarifkommission zu bearbeiten wären. Da der Reichswirtschaftsrat wohl endlich einmal in die Erscheinung treten wird und die Ständige Tarifkommission nach Angaben des Ministers in der Gründungssitzung der Arbeitsgemeinschaft bestehen bleiben soll, wäre eine gesunde Entwicklung in der Richtung zu suchen, daß die Arbeitsgemeinschaft in erster Linie diejenigen verkehrstechnischen und verkehrswirtschaftlichen Fragen erforscht, die einer eisenbahntechnischen Studiengesellschaft als Arbeitsfeld zufallen würden.

Es ist offenbar sinnlos, daß ein Ausschuß ohne politische oder gesetzgeberische Macht und ohne Verantwortlichkeit gegenüber bestimmten Berufsständen oder Wählerschaften Beschlüsse faßt oder Fragen berät, die nur im Rahmen eines G e s a m t a u f b a u e s d e r W i r t s c h a f t gelöst werden können. Ein Unterausschuß der Arbeitsgemeinschaft könnte nach der bisherigen Ausgestaltung des Programmes etwa beauftragt werden, ein fast ideales Lohnsystem für die Werkstättenarbeiter auszuarbeiten. Die Leistung könnte ein Musterbeispiel für die theoretische Schulung der Sachverständigen sein. Trotzdem wäre der Unterausschuß nicht in der Lage, die Verantwortung zu übernehmen, dem Minister zu empfehlen, dieses Lohnsystem bei der Eisenbahnverwaltung einzuführen. Die Eisenbahnverwaltung als Arbeitgeberin steht nämlich nicht allein, sondern sie muß sich bei ihrer Lohnpolitik — wenn sie keine heillose Verwirrung auf dem Arbeitsmarkt anrichten will — nach der Gestaltung der Lohnverhältnisse innerhalb des gesamten deutschen Wirtschaftslebens richten. Die Entscheidung, ob ein ausgetüfteltes Lohnsystem eingeführt werden kann oder nicht, hängt also nicht von dem Ergebnis einer Sitzung der Arbeitsgemeinschaft ab, sondern muß von den verantwortlichen Vertretungskörper der deutschen Volkswirtschaft, dem Reichswirtschaftsrate, nach Abwägung aller nationalwirtschaftlichen Gesichtspunkte entschieden werden. Aehnlich liegt es bei der Finanzpolitik der Eisenbahnverwaltung. Auch diese kann nicht als ein Ding für sich ausschließlich nach theoretischen Anschauungen erledigt werden, sondern die Grundsätze der Eisenbahnfinanzpolitik sind untrennbar mit der nationalen Handels- und Steuerpolitik verknüpft. Werden auf solchem Gebiete Vorarbeiten geleistet, die zwar in der Oeffentlichkeit bekannt werden, aber doch nicht zur Ausführung bestimmt sind, so wirken sie nur verwirrend. Hoffnungen werden erweckt und getäuscht, der Agitation wird neuer Stoff geboten und die Maßnahme, die endlich nach reiflicher Erwägung beschlossen wird, wird von vornherein im Vergleich mit dem theoretischen, idealen Entwurf als minderwertig bezeichnet.

Diese Kennzeichnung dessen, was die Arbeitsgemeinschaft leisten kann und nicht versuchen soll, zu leisten, bedeutet keineswegs eine Herabsetzung oder Unterschätzung des Arbeitskreises, in dem sie mit Erfolg wirken kann. Was dem deutschen Verkehrswesen fehlt und was England sich soeben in dem Institute of Transport geschaffen hat, ist eine verkehrstechnische Studiengesellschaft. Es ist dies eine neutrale Plattform, wo sich Eisenbahnbeamte, Techniker, Volkswirte, Vertreter von Handel und Industrie und die Führer der Organisationen der Arbeiter, Angestellten und Beamten des Transportgewerbes treffen können, um alle Fragen und Interessen zu besprechen nud zu studieren, soweit diese nicht mittelbar oder unmittelbar in den sozialen, wirtschaftlichen oder politischen Aufbau des Staates hinübergreifen. Alle technischen Fragen, die sich im Versuchsstadium befinden, gehören hierher. Ferner sind die Organisationsaufgaben, die mit der Ausbildung und psychotechnischen Auslese der Beamten und Angestellten zusammenhängen, von einer solchen Einrichtung zu behandeln. Die Größe der Verwaltungsbezirke, die innere Diensteinteilung, die Beschleunigung des Ladevorganges, die Aufteilung der Transportleistungen zwischen Eisenbahn und Schiffahrt und endlich die Elektrisierung der Vollbahnen stellen eine Fülle von Problemen dar, die die Lebensfähigkeit und Notwendigkeit einer verkehrspolitischen Arbeitsgemeinschaft zur Genüge beweisen.

Ein zu großes Programm, wie es sich die Arbeitsgemeinschaft jetzt zu setzen gewillt ist, birgt die Gefahr in sich, daß der gesunde Gedanke wissenschaftlich-technische Fragen ausschließlich nach f a c h l i c h e n Gesichtspunkten zu erledigen, daran scheitern wird, daß die Arbeitsgemeinschaft durch Behandlung von Fragen, für deren endgültige Lösung sie keine Verantwortung übernehmen kann, nach heftigen Interessenkämpfen auseinanderbrechen wird. Kämpfe zwischen Kapital und Arbeit, zwischen Industrie und Landwirtschaft, zwischen konservativen, liberalen und sozialistischen Wirtschaftsanschauungen sind bei Behandlung des gegenwärtigen Programms unvermeidlich. Organisationen wie der Reichswirtschaftsrat und die Ständige Tarifkommission, die auf Grund gesetzlicher Bestimmungen ins Leben gerufen sind, können und müssen diesen Kampf ertragen und überdauern. Anders ist es aber bei Einrichtungen, die auf die f r e i w i l l i g e M i t a r b e i t der interessierten Kreise aufgebaut sind. Sie fallen auseinander, sobald eine besonders rührige Gruppe den Versuch macht, ihre Interessen auf dem Wege der Abstimmung und des Mehrheitsbeschlusses zur Ansicht oder zum Gutachten der Arbeitsgemeinschaft erklären zu lassen. Schon eine kleine Minderheit, wenn sie einen angesehenen Faktor des wirtschaftlichen Lebens vertritt, genügt in solchen Fällen, um durch den Austritt die Unvollständigkeit der Arbeitsgemeinschaft zu bekunden. Da Einstimmigkeit über die Fragen wirtschaftlicher und sozialer Natur, die wir gern aus dem Programm der Arbeitsgemeinschaft ausgeschieden sähen, nicht zu erzielen sein wird, erscheint es notwendig, sie diesem Forum zu entziehen und sie einer Körperschaft zu überweisen, in der die Minderheit sich der Mehrheit unterwerfen muß, wo aber auch die Mehrheit vor der Volksgesamtheit die Folgen für die Ueberstimmung der Minderheit zu tragen hat.

Wir fassen unsere Wünsche für das Programm der Arbeitsgemeinschaft dahin zusammen, daß es nur Fragen enthalten möge, die kraft der besseren Einsicht, der reicheren praktischen Erfahrung und des ausgedehnteren Wissens zu entscheiden sind. Fragen, die nur mit dem Stimmzettel zu entscheiden sind, gehören nicht vor eine Körperschaft, die sich aus freiwilligem Entschlusse zur wissenschaftlich-technischen Gemeinschaftsarbeit zusammenfindet, sondern in eine Körperschaft, deren Mitglieder kraft gesetzlicher Bevollmächtigung oder Bestimmung im Wahlgang ihres Amtes zu walten haben. Dr. W. H. Edwards.

Mitteilungen aus dem gesamten Verkehrswesen.

Allgemeines.

Erneuerung der öffentlichen Verwaltung. Von den unterzeichneten Organisationen wurde in einer gemeinsamen Sitzung am 4. März 1920 die Frage der Erneuerung der öffentilchen Verwaltung besprochen und nachstehende Kundgebung (R i c h t l i n i e n) zur Auswahl und Anstellung der höheren Beamten in den allgemeinen und besonderen Zweigen der Verwaltung des Reiches, der Länder und der Selbstverwaltungskörper beschlossen.

1. Der deutsche Beamte soll charakterfest und unbestechlich, berufs- und verantwortungsfreudig sein und nur das Wohl der Allgemeinheit im Auge haben. Er soll für seinen Beruf auf die vollkommenste Weise vor- und ausgebildet werden.

2. Die Vorbildung für den höheren Verwaltungsdienst wird durch ein abgeschlossenes Hochschulstudium, verbunden mit praktischer Tätigkeit, die Ausbildung durch einen mehrjährigen Vorbereitungsdienst gewonnen. Für den Eintritt in die höhere allgemeine Verwaltung sind alle Studienfächer, deren Gegenstand für die Verwaltung von Bedeutung ist, mit gleichem Rechte zulässig; die Anwärter werden auf Grund einer Verwaltungsprüfung angenommen, welche die bereits abgelegten Berufsprüfungen ergänzt. Für den Eintritt in die Sonderzweige der Verwaltung ist die durch Prüfung abgeschlossene höhere Fachausbildung Voraussetzung.

3. In die höheren Stellen aller Verwaltungszweige sind auch Amtes zu walten haben.

Personen jeder Vorbildung, die durch Leistungen ihre Eignung nachgewiesen haben, zu berufen. Sie sollen hierbei ohne Rücksicht auf Dienstalter eine ihrer Tätigkeit entsprechende Stellung erhalten.

4. Zu Referenten oder Mitgliedern einer Behörde sollen nur vollkommen durchgebildete und erfahrene Fachmänner gewählt werden. Jedem ist die seiner Fachrichtung entsprechende Tätigkeit zuzuteilen, die er selbständig und verantwortlich ausübt. Die Referenten oder Mitglieder der Behörde arbeiten gleichberechtigt unter dem Vorsitz des leitenden Beamten.

5. In leitende Stellen oder zum Leiter einer Behörde sind nur Persönlichkeiten zu berufen, die die Befähigung zur Geschäftsleitung bewiesen haben. Fach- und Berufsrichtung geben hierbei nicht den Ausschlag.

Deutscher Verband Technisch-Wissenschaftlicher Vereine (Dr.-Ing. Busley, Dr.-Ing. Siedler). Deutscher Volkswirtschaftlicher Verband (Dr. R. Schneider, Dr. H. E. Krueger). Mitteleuropäischer Verband Akademischer Ingenieur-Vereine (Dr.-Ing. Reichel, Dr. A. Lang). Reichsausschuß der Akademischen Berufsstände (Dr. Böttger, Dr. Pinkerneil). Reichsbund Deutscher Technik (Dahl, Dr. Strecker). Reichsverband der Deutschen Presse (Rippler, Dr. Hamburger).

Neue Amtsbezeichnungen im Bereich der württembergischen Verkehrsverwaltung. Zufolge Entschließung des württembergischen Staatspräsidenten erhalten mit sofortiger Wirkung bei der Eisenbahnverwaltung und bei der Bodenseedampfschiffahrt:

1. die Oberfinanzräte die Amtsbezeichnung „Oberregierungsrat", 2. die Finanzräte die Amtsbezeichnung „Regierungsrat" und die Bauräte die Amtsbezeichnung „Regierungs- und Baurat", 3. die Vorstände der nichttechnischen Hilfsämter und die nichttechnischen Hilfsreferenten der Generaldirektion, die Vorstände der Betriebsinspektionen und der Verkehrsämter und die ihnen gleichgestellten Beamten auf Vorstandsstellen des äußeren Dienstes, soweit sie die Befähigung zum höheren Dienst der Verkehrsanstalten spätestens im Jahre 1906 erlangt haben, die Amtsbezeichnung „Regierungsrat", sowie die Vorstände der technischen Hilfsämter und die technischen Hilfsreferenten der Generaldirektionen, die Vorstände der Betriebsämter, Bauinspektionen, Bausektionen, Maschineninspektionen, Werkstätteninspektionen und der Oberbaumaterialverwaltung, soweit sie die (zweite) Staatsprüfung im Baufach spätestens im Jahre 1906 abgelegt haben, die Amtsbezeichnung „Regierungs- und Baurat", 4. die Eisenbahnbetriebsinspektoren des inneren und des äußeren Dienstes, soweit sie nicht die Dienstrechte der Finanzräte haben oder unter Ziffer 3 fallen, die Amtsbezeichnung „Oberbahnamtmann", 5. die bisherigen Eisenbahninspektoren die Amtsbezeichnung „Eisenbahnamtmann" und, soweit sie bisher den Titel Rechnungsrat hatten, die Amtsbezeichnung „Oberbahnamtmann", 6. nichttechnische und technische Oberbahnsekretäre (Expeditoren), soweit sie den Titel Kanzleirat haben, die Amtsbezeichnung „Rechnungsrat", 7. die Bahnhofsverwalter, die Güterverwalter, die Bahnhofskassierer und Güterkassierer und die Materialverwalter die Amtsbezeichnungen „Oberbahnhofsvorsteher, Obergütervorsteher, Oberkassenvorsteher und Obermaterialienvorsteher", 8. die Buchhalter mit der Amtsbezeichnung Oberbahnsekretär die Amtsbezeichnung „Eisenbahnobersekretär", 9. die technischen Eisenbahnsekretäre, soweit sie bis zum September 1917 angestellt worden sind, die Amtsbezeichnung „technischer Eisenbahnobersekretär", 10. die Eisenbahnassistenten, soweit sie die Eisenbahnassistentenprüfung bestanden haben, die Amtsbezeichnung „Betriebssekretär", 11. die technischen Kanzleiassistenten die Amtsbezeichnung „technischer Assistent", 12. die Telegraphen-Obermechaniker die Amtsbezeichnung „Telegraphenoberwerkführer", 13. die bisherigen Maschinisten die Amtsbezeichnung „Maschinenmeister", 14. die Meister in den Eisenbahnwerkstätten und bei der Werft, sowie die Stellwerks- und Brückenschlosser einschließlich der Gleiswagenschlosser die Amtsbezeichnung „Werkführer", 15. die Telegraphenmechaniker die Amtsbezeichnung „Telegraphenwerkführer", 16. die Dampfwalzenführer die Amtsbezeichnung „Obermaschinist", 17. die Haltestellenvorsteher die Amtsbezeichnung „Stationsmeister", 18. die Eisenbahngehilfen und die Eisenbahnpraktikanten II. Klasse die Dienstbezeichnung „Eisenbahnpraktikant I. Klasse", und 19. die Eisenbahnanwärter die Dienstbezeichnung „Eisenbahnpraktikant II. Klasse".

Haupt-, Neben- und Kleinbahnen.

Errichtung einer Personalabteilung bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen. Bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ist als fünfte Abteilung neben der Bau-, der Betriebs-, der Maschinen- und der Verwaltungsabteilung eine Personalabteilung errichtet worden. Dieser Abteilung sind zunächst alle Personalangelegenheiten zugewiesen worden; die Zuweisung weiterer Angelegenheiten bleibt vorbehalten. Wegen des Zeitpunktes für die Aufnahme der Geschäfte durch die neue Abteilung wird später besondere Entschließung ergehen.

Polnisch-Pommerellische Eisenbahndirektion Danzig. Die Verwaltung des ehemaligen Eisenbahndirektionsbezirks Danzig ist mit dem 1. April in polnische Hand übergegangen, ausgenommen die Freistaatsbahnen, die bis zum Abschluß des Vertrages zwischen dem Freistaat Danzig und der Republik Polen dem Völkerbund unterstehen. Präsident der polnisch-pommerellischen Eisenbahndirektion Danzig ist v. Czernowski, der früher in der Eisenbahndirektion Posen tätig war. Zur Uebernahme des Dienstes aus preußischer Hand sind etwa 500 Eisenbahnbeamte aus Galizien nach Danzig beordert worden.

Schwerste Güterzugmaschinen Mallet'scher Bauart, Type 1—5—5—1 von 66,7 t Zugkraft befördern, wie „La Nature" berichtet, die Güterzüge auf der 22 km langen Strecke Elmore—Clartés Gap in dem Staate Virginia. Eine über 17 k mlange Steigung von 2,07 v. H. bei scharfen Kurven und fünf Tunneln machten Maschinen ganz besonders hoher Zugkraft notwendig. Als solche haben sich dort seit 11 Jahren Mallet-Lokomotiven aufs beste bewährt. Anfänglich von der Bauart 1—3—3—0 und eine Zugkraft von 32,1 t entwickelnd, wurden sie zunächst auf eine Zugkraft von 40,7 t gebracht. Die folgende 1—4—4—1 Bauart entwickelte bereits 45,6 t und, ebenfalls verstärkt, 52 t Zugkraft.

In der letzten Zeit hat man vor die Züge eine der alten 1—3—3—0 Maschinen von 40,7 t Zugkraft gespannt und zwei 1—4—4—1 Maschinen von je 52 t Zugkraft als Schiebelokomotiven verwandt. Ihre Gesamtzugkraft von 144 t beförderte 4500 t Zuggewicht, das sich auf 60 Wagen von je 75 t Gewicht verteilte.

Eine noch größere Zugkraft durch die Vermehrung der Maschinenzahl zu erreichen, war nicht angängig. Man ist deshalb zu 1—5—5—1 Maschinen von 66,7 t Zugkraft übergegangen und hat diese zu zweit hinter den Zug gespannt, dem eine der alten 1—4—4—1 Maschinen mit 52 t Zugkraft vorgespannt wurde. Diese drei Maschinen von zusammen 185,4 t Zugkraft vermögen einen Zug von 5850 t zu befördern, der aus 78 Wagen von je 75 t zusammengesetzt ist.

Die Hauptmaße der beiden letzten Maschinengrößen enthält die nachstehende Tabelle:

		Bauart 1-4-4-1	Bauart 1-5-5-1	Zunahme %
Maschinengewicht	kg	244 600	309 800	26,6
„ einschl. Tender	kg	140 600	406 900	19.5
Heizfläche	qm	642	799	24.5
Ueberhitzerfläche	qm	122	197	61.70
Zugkraft bei Verbundarbeit	kg	52 000	66 700	28
Zugkraft bei Zwillingsarbeit	kg	62 500	79 700	28

Der Kessel hat am Ende 2,65 m, an der dicksten Stelle 2,8 m Durchmesser. Die Feuerkiste ist 4,5 m lang und 2,7 m breit, die Siederohre 6,5 m lang. Von den insgesamt 451 Siederohren haben 380 einen Durchmesser von 60 mm, 70 zur Aufnahme der Ueberhitzerstränge dienende einen Durchmesser von 125 mm. Zehn Maschinen dieser Bauart sind von der American Locomotive Company in Shenectady gebaut. Dr.-Ing. Theobald.

Die Wiedergewinnung von Schmieröl aus den Achslagern der Eisenbahnwagen verdient in unserer wirtschaftlichen Notlage erhöhte Bedeutung. Aus den Wollabfällen, die in den französischen Achsbüchsen vielfach an Stelle der Schmierkissen verwendet werden, schleudert man das Oel in Dampfgeheizten Motorschleudern von 950 Umläufen aus, die im Tag 450 kg Wollabfälle zu behandeln erlauben. Die Abfälle sind nach Trocknen und Aufzupfen wieder verwendungsfähig. Das ausgeschleuderte Schmieröl wird zweimal mechanisch geklärt, warm filtriert und ist dann gleichfalls von neuem brauchbar.

Das Tropföl aus den Eisenbahnbetrieben wird durch einen fünffachen Klärprozeß gereinigt und dann gefiltert. Die fünf

Klärbehälter liefern in 16 Tagen 5600 l Oel. Das geheizte Filter von 6 qm Filterfläche liefert im Tage 300 kg.

Der Klärschlamm ergibt durch erneutes Klären und Filtern nochmals 22 v. H. Oel. Die für wenige Tausend Fr. errichtete und von zwei Leuten bediente Anlage hat 1915—18 rd. 35 000 kg Schmieröl, 33 000 kg Wollabfälle und 76 000 Stck. Schmierpolster wieder brauchbar gemacht.

Der Klärschlamm wird dann weiter auf seinen Gehalt an Metallbestandteilen verarbeitet, die von der Rotgußlagerschale und ihrem Weißmetallfutter sowie dem Eisen des Achslagers herrühren. Das Ergebnis einer Trocknung und Kalzination wird durch einen dreifachen Röstprozeß von dem Oelkoks, den er enthält, geschieden, und so werden Metalloxyde gewonnen, die in Hundertteilen enthalten: 49,3 Zinn und Antimon, 43 Eisen, 5,7 Kupfer und 1,9 Blei. Die Metalloxyde werden gepulvert und mit Leinöl zu Anstrichfarben für die Güterwagen angerührt.

Der Fehlbetrag der englischen Eisenbahnen in den zehn Monaten vom 1. April 1919 bis 31. Januar 1920 beträgt 34 909 693 Lstr.; dieser Betrag ist von der englischen Regierung zuzuschießen. Der Verlust wird hinter dem geschätzten Verluste von 45 Mill. Lstr. pro Jahr infolge der seit Mitte Januar erhöhten Eisenbahnfrachten zurückbleiben.

Sammelladungen in England. Um die Ausnutzung der Güterwagen zu verbessern und den Verkehr überhaupt zu entlasten, haben einige englische Eisenbahngesellschaften auf die Versender von Stückgütern in dem Sinne eingewirkt, daß eine Anzahl benachbarter Versender ihre kleinen Stückgüter nicht mehr alltäglich als Einzelsendungen, sondern an bestimmten Tagen der Woche, zu Wagenladungen nach demselben Ziel zusammengefaßt, verschicken. Einige Gesellschaften erklären, daß sie davon nur wenig Vorteil gehabt haben, andere sind mit dem Erfolg dieser Maßnahme sehr zufrieden. Auf einer verkehrsstarken Strecke betrug z. B. die Zahl dieser Sammelsendungen im Anfang 2000 t in der Woche, neuerdings aebr 8000 t. Neben der besseren Ausnutzung der Güterwagen spielt dabei namentlich auch die Entlastung der Uebergangsbahnhöfe eine wichtige Rolle. Man will daher diese Art des Sammelladungsverkehrs weiter ausbauen und verspricht sich davon gute Ergebnisse.

Englische Versuche mit Oelfeuerungslokomotiven. Nach einem Bericht der „Times" werden die beiden führenden englischen Eisenbahngesellschaften demnächst mit Oelfeuerungslokomotiven Versuche anstellen. North Western wird eine Schnellzugsstandardlokomotive benutzen, in die zurzeit Oelfeuerungsvorrichtungen eingebaut werden. Great Central hat eine besondere Versuchsmaschine aus einzelnen Neuerungen konstruiert. Die Versuche in England sind nicht neu. Schon vor einigen Jahren ging Great Eastern Railway damit voran, doch gab man sie später wieder auf, weil die Betriebskosten höher wurden als bei Kohlenfeuerung. Erst das dauernde Steigen der Kohlenpreise seit 1914 machte die Verwendung von Oel wirtschaftlich. Zwar kostet die t Oel in England 6—7 Lstr., ist also teurer als Kohle, liefert aber entsprechend mehr Kalorien; auch bieten sich sonstige Vorteile, die die Preisspannung ausgleichen: so würden die bedeutenden Wagenmengen, die die Eisenbahn für ihren eigenen Kohlenbedarf benutzen muß, für andere Zwecke freiwerden, da für den Oeltransport Rohrleitungen von den Seehäfen her technisch möglich seien, wie die von der Admiralität in der letzten Kriegszeit angelegte schottische Oelleitung bewiesen habe. Der Umbau der Lokomotiven werde sich sehr viel leichter durchführen lassen als etwa die Elektrisierung. Im Anschluß daran wird auch die Frage der englischen Oelfelder wieder berührt, von denen man seit der Reklame in den vorjährigen Sommermonaten nur wenig hört.

Fahrpreisermäßigungen bei den englischen Eisenbahnen. Die Fahrpreise der englischen Eisenbahnen sind im Kriege um 50 v. H. erhöht worden, teils um den Eisenbahnen höhere Einnahmen zu verschaffen, teils um von der Benutzung der Eisenbahnen abzuschrecken und so die Schwierigkeiten, die die durch den Krieg erzwungene Verminderung in der Zahl der Züge zur Folge hatte, zu beseitigen oder wenigstens zu verringern. Der letztere Umstand *ist dabei sogar in den Vordergrund gerückt worden.* Infolgedessen konnte die Preiserhöhung nicht auf die A r b e i t e r k a r t e n ausgedehnt werden, denn Arbeiter müssen die Eisenbahn benutzen, gleichviel welche Schwierigkeiten dem entgegenstehen. Die Preise der englischen Arbeiterkarten sind so berechnet, daß die Arbeiter die Fahrt nach der Arbeitsstelle und zurück zum Preise einer einfachen Fahrt machen. Wollte man, was auch erwogen worden zu sein scheint, diese Art der Berechnung des Fahrpreises abschaffen, so würde das nicht eine Erhöhung um 50, sondern um 100 v. H. ergeben. Die Frage, ob die Arbeiterkarten von der allgemeinen Erhöhung der Fahrpreise betroffen werden sollen, ist wieder zurückgestellt worden, es ist aber eine andere Frage aufgetaucht, die mit den Fahrpreisen für Arbeiter im Zusammenhang steht. An vielen Stellen wird nämlich in zwei oder sogar in drei Schichten gearbeitet, und der Schichtwechsel findet infolgedessen nicht immer in den Morgen- und Abendstunden statt, in denen die Arbeiterkarten benutzt werden dürfen. Es sollen jedoch Maßnahmen getroffen werden, um die sich so ergebenden Schwierigkeiten zu beseitigen.

Als die „verwöhnten Kinder" der englischen Eisenbahnen gelten die G e s c h ä f t s r e i s e n d e n. Sie dürfen mehr Gepäck mitführen als gewöhnliche Reisende, zahlen ermäßigte Gebühren für die Aufbewahrung von Gepäck, und vor den Verkehrsbeschränkungen des Jahres 1916 bekamen sie Fahrkarten für das Wochenende nach ihrem Heimatbahnhof zu einfachem Preis für die Hin- und Rückfahrt. Jetzt ist das letztgenannte Vorrecht wieder für sie gefordert worden, doch hat der Verkehrsminister im Hinblick auf die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Eisenbahnen abgelehnt, den ermäßigten Fahrpreis wieder einzuführen.

Eine Eigenart der englischen Eisenbahnen sind die „T r a d e r ' s T i c k e t s". Wer jährlich mindestens 300 Lstr. an Frachten an eine Eisenbahngesellschaft bezahlte, hatte vor dem Kriege Anrecht auf eine Dauerkarte zu ermäßigtem Preis. Im Kriege ist dieser Betrag auf 500 Lstr. erhöht worden. Das hat natürlich Anlaß zu Widerspruch aus den Kreisen der Versender gegeben, und die Bestimmung ist neuerdings dahin abgeändert worden, daß nicht nur der Versand, sondern auch der Empfang berücksichtigt wird. Es kommt also nicht mehr darauf an, wieviel Fracht der Betreffende bezahlt, sondern welchen Wert für die Eisenbahn die von ihm versandten und die für ihn eingehenden Güter haben, gleichviel ob er selbst oder ein anderer die Fracht bezahlt, ob sie im voraus bezahlt oder nachgenommen wird. Die Grenze von 500 Lstr. ist dabei beibehalten worden. Bei ihrer Berechnung kommt nur der Anteil der Frachten in Frage, der auf das Netz der Eisenbahngesellschaft entfällt, für die eine Fahrkarte zu ermäßigtem Preis beansprucht wird. Eine weitere Erleichterung ist insofern zugestanden worden, als der Betrag von 300 Lstr. genügt, um das Recht auf eine Fahrkarte zu ermäßigtem Preis auszuüben, wenn nachgewiesen wird, daß das Unternehmen sich infolge des Krieges verkleinert hat, so daß es ohne diese Herabsetzung des Betriebes einen Frachtumsatz von 500 Lstr. gehabt hätte. Infolge der Erhöhung der Güterfrachtsätze seit dem 15. Januar 1920 wird der Kreis der Personen, die Anspruch auf den ermäßigten Preis haben, erheblich vergrößert, denn was bisher 300 Lstr. an Frachten ausmachte, bedeutet jetzt etwa 500 Lstr. Der Preis für ein „Trader's Ticket" ist gegenüber dem Preis vor dem Kriege um etwa 20 v. H. erhöht; er beträgt etwa zwei Drittel des Preises für eine gewöhnliche Dauerkarte. Wernekke.

Ersatzansprüche der amerikanischen Eisenbahngesellschaften. Wie „Wall Street Journal" berichtet, belaufen sich die Ansprüche der amerikanischen Eisenbahngesellschaften gegen die Regierung der Vereinigten Staaten wegen ungenügender Instandhaltung der Bahnen auf rund 1 Milliarde Doll., nämlich auf 285 Mill. Doll. für die Instandsetzung der Bahnkörper, einschließlich 50 Mill. Doll. für Arbeitslöhne und 714 Mill. Doll. für Material, die sich wie folgt verteilen: 240 Mill. Doll. für 4000 Lokomotiven, 24 Mill. Doll. für 2000 Personenwagen und 450 Mill. Doll. für 150 000 Güterwagen.

Bahnbauten in Kolumbien. Der Bau der Puerto Wilches-Eisenbahn ist dem Geschäftsführer des Banco de la Mutualidad übertragen worden. Die Pläne für den Bau wurden seinerzeit von einer englischen Gesellschaft angefertigt, die den hochtönenden Namen „Great Northern Central Railway of Colombia" trug, doch wurde der Vertrag jetzt von der Regierung zurückgekauft und der Bau dem Departement übergeben. Es wird jetzt an der Eisenbahn, von der 20 km in Betrieb sind, langsam weiter gebaut, und das Departement hat zur Deckung der Kosten vorläufig 70 000 Doll. durch Subskription aufgebracht. Material soll noch für mindestens 20 weitere Kilometer vorhanden sein. Als Garantien sollen der den Bau ausführenden Gesellschaft neben allem Bestehenden folgende Einkünfte überlassen werden: die Renta de Tabaco, veranschlagt mit 2000 Doll., 5 v. H. der Nettoeinkünfte der Aduanas del Atlantico, abzüglich der an die englische Gesellschaft zu zahlenden Schuld, 10 000 Doll. Zahlung der Nationalregierung für jeden fertigen Kilometer laut Landesgesetz, 1½ der 7½ Einheiten, die dem Departement von der Renta de Petroleo zukommen. Eine weitere Garantie erhält die Gesellschaft durch die Hypothek der gebauten und

zu bauenden Strecke nebst der vollen Verwaltung des Betriebes, die erst nach Bezahlung des letzten Cents abzugeben ist. Der Bau der Bahn soll nach einem englischen Voranschlage 6 Mill. Doll. kosten, doch ist man in Kolumbien der Meinung, daß er viel billiger ausgeführt werden kann und die Kosten 4 Mill. Doll. nicht überschreiten werden. Allerdings ist es fraglich, ob bei diesen Veranschlagungen heute die Mehrkosten des Materials in Betracht gezogen worden sind.

Strassenbahnen.

Das Befahren verschmutzter Rillenschienen macht sich im Betriebe insofern recht ungünstig bemerkbar, als die verschlechterte Stromrückleitung den Stromverbrauch steigert und die fortgesetzten Stromunterbrechungen zwischen Rad und Schiene Stromstöße hervorrufen, die Anker und Fahrschalter gefährden. Deshalb ist eine möglichst gründliche Schienensäuberung dringend ratsam. Eine Anzahl größerer Betriebe bedient sich hierfür des obenstehend abgebildeten Schienenreinigungswagens, Bauart Schörling.*)

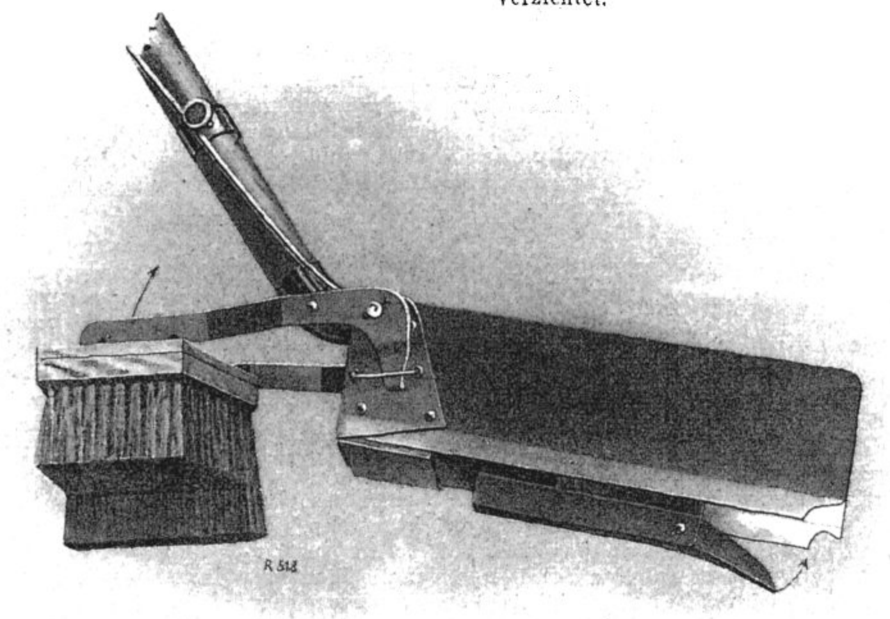


Schienenreinigungswagen (Bauart Schörling).

Der in den Schienenrillen sich anhäufende Schmutz wird, wenn erforderlich, angefeuchtet, durch einen Kratzer gelockert und durch einen elektrisch betriebenen Sauger dem Schmutzbehälter zugeführt. Die Entleerung des Behälters erfolgt zweckmäßig über einer Grube.

Eine Umfrage des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen e. V. bei einer Reihe von Verwaltungen hat ergeben, daß der Wagen sich durchaus bewährt. Die Säuberung der Schienen geschieht schnell, gründlich und gleichmäßig und stellt sich billiger als bei Handarbeit. Während in einem Fall früher bei Reinigung von Hand für je zehn Weichen und 3 km Gleis ein Streckenwärter erforderlich war, ist jetzt nur noch für je 25 Weichen und 10 km Gleis ein Mann nötig. Daneben hat sich bei der Lübecker Straßenbahn eine Handschaufel, Bauart Mollenkopf (D. R. P. a.) gut bewährt. Der Hauptvorzug dieses neuen Schienenreinigers (Abb. 2) besteht darin, daß der Kratzer infolge seiner Belastung dauernd auf dem Rillengrund aufliegt und dadurch eine gründliche Reinigung herbeiführt. Eine hinter dem Kratzer angebrachte, federnde Schleppbürste säubert die Lauffläche der Schiene.

*) Der Vertrieb erfolgt durch die Vereinigten Isolatorenwerke A.-G., Berlin-Pankow.



Handschaufel zur Schienenreinigung (Bauart Mollenkopf).

Neue Untergrundbahnwagen in London. Im elektrischen Betriebe der Londoner Metropolitanbahn, einer der ersten Untergrundbahnen, haben sich bisher Wagen mit drei seitlichen Schiebetüren bei bis an den Wagenfußboden gehobenem Bahnsteig bewährt. Nunmehr ist jedoch der Andrang der Fahrgäste auf den Untergrundbahnen so gestiegen, daß man mit drei Türen nicht mehr auszukommen glaubt, und die Gesellschaft hat einen 6-Wagenzug in Bestellung gegeben, bei dem die Fahrzeuge mit 6 seitlichen Schiebetüren ausgestattet sind, so zwar, daß damit das bei der Berliner Stadt- und Ringbahn festgehaltene Abteilsystem hergestellt erscheint. Der Zug enthält 292 Sitzplätze. (The Engineer 2.1.20.)

Straßenbau.

Zur Normung von Straßenbaustoffen. Der Arbeitsausschuß für Straßenbaustoffe bewirkte letzthin die Normung für Bürgersteigplatten, Mosaikpflastersteine, Bordschwellen und Bordsteine, gemäß den in seiner früheren Sitzung festgesetzten Abmessungen und Bearbeitungsvorschriften, jedoch mit der Abweichung, daß bei der Größe 7 der Bordschwellen und Bordsteine aus Naturstein die Höhe nicht 30—35 cm, sondern 27—35 cm und die Länge bei Granit nicht mindestens 80 cm, sondern mindestens 50 cm betragen soll. Da auch die Mehrzahl der größeren süddeutschen Städte mit den für die Reichsnorm vorgesehenen Bordschwellen und Bordsteinprofilen sich einverstanden erklärt hat, hielt es der Arbeitsausschuß für unzweckmäßig, Landesnormen aufzustellen. Will ein Besteller von der Reichsnorm abweichende Profile verwenden, so können diese für ihn besonders hergestellt werden.

Auf eine Normung der Chausseebausteine, Kilometer- und Grenzsteine wurde verzichtet.

Eine Normung der Reihenpflastersteine wurde zwar für wünschenswert gehalten, sie konnte wegen der Fülle der gangbaren Abmessungen, von denen die einzelnen Steinbrüche nicht abgehen zu können erklärten, nicht vorgenommen werden. Es wurde den Steinbruchindustrieverbänden Schlesien, Sachsen, Mitteldeutschland, Oberrhein, Niederrhein und Bayern empfohlen, im Einvernehmen mit ihren Hauptabnehmern Musterbücher herauszugeben, die die gangbaren Abmessungen in möglichster Vereinfachung und Vereinheitlichung enthalten. Diese Musterbücher sollen dem Normenausschuß der Deutschen Industrie zur Kenntnis und Begutachtung zugestellt werden.

Verwendung von Preßluft zur Reinigung der Straßenoberfläche vor dem Oelen. Die 18 km lange und 4.9 m breite Hauptfahrstraße in dem Palisades Interstate Park bei New York wurde vor 4 Jahren eröffnet und erforderte trotz des fortwährenden schweren Verkehrs mit Lastautos und Zugmaschinen keine Instandsetzungen. Sie besteht aus bituminösem Makadam (Penetrationsmethode) und ist in 3 Schichten auf einer 0.308 m starken, mit der Hand gelegten Grundschicht angeordnet. Letztere und der Makadam sind Granit, der längs der ganzen Linie gebrochen und zusammengedrückt wurde.

Die Bauart war folgende: Auf der Grundschicht wurde zunächst eine Schicht von 38 cm Steinen ausgebreitet und bis 5 cm Stärke gewalzt und auf diese mit der Hand 5,6 l/qm Standard-Oel ausgegossen. Eine zweite unmittelbar verlegte Schicht von derselben Stärke erhielt dieselbe Oelung und eine dritte Schicht von 2,5 mm Stärke, unmittelbar eingewalzt, 4,1 l/qm des gleichen Oeles, worauf eine Bedeckung mit genügender Steinmasse erfolgte, um die Walzen zur Tätigkeit in den Stand zu setzen. Nach Verlauf von 4 Jahren hatten sich keine Anzeichen von Auflösung der Straße ergeben, doch ihre Oberfläche hatte sich abgenutzt und die Steine ähnelten mehr einem Kies.

Man entschloß sich zur Aufbringung einer neuen Fahrdecke. Um eine ausreichende Verbindung mit der Grundlage zu sichern, wurde die Straße zunächst mit Drahtbürsten gefegt und hinterher ein kleiner tragbarer Luft-Kompressor von 0.4 cbm Leistung mit 2 Schläuchen über die Straße gezogen, der allen Staub fortschaffte und eine vollständige Reinigung bewirkte. Darauf folgte eine Bedeckung mit heißem Oel von 350 Grad F. in einer Menge von 2.8 l/qm durch einen Sprengwagen und alsdann eine Ausbreitung von Granitsteinen bis 6.3 mm Tiefe, die auf einmal von einer 10-t-Walze eingewalzt wurden. Eine eingehende Untersuchung ergab eine praktisch vollkommene Verbindung zwischen dieser Decke und der ursprünglichen Straßenoberfläche. (Engineering News-Record, 27. November— 4. Dezember.)

Kraftfahrwesen.

Das neue deutsche Automobilgesetz. Der Unterstaatssekretär des Reichsamtes für Luft- und Kraftfahrwesen, August Euler, hat auf eine kleine Anfrage mehrerer Abgeordneten der Nationalversammlung folgende Antwort erteilt: Eine Neubearbeitung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und der Bundesratsverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen ist in Vorbereitung. Die Erhöhung der Haftpflichthöchstbeträge ist dabei ins Auge gefaßt, wie auch schon der Entwurf eines Reichsluftgesetzes in der Bestimmung der Höchstsätze erheblich über die Sätze des Kraftfahrzeug-Verkehrsgesetzes hinausgegangen ist.

Eisenbereifte Lastkraftwagen in Deutschland weiter zugelassen. Vom Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen wird uns folgendes mitgeteilt: Ueber die zurzeit gültigen Bestimmungen, betreffend Verwendung unelastischer Bereifung an Kraftfahrzeugen, bestehen, wie aus zahlreichen Anfragen hervorgeht, bei den Kraftwagenbesitzern teilweise Unklarheiten. Zur Aufklärung wird deswegen folgendes mitgeteilt: Auf dringendes Verlangen der Wagenunterhaltungspflichtigen und sonstiger Geschädigter war beabsichtigt, alle auf Grund der Bundesratsverordnung vom 22. Dezember 1915 betr. Bereifung und Geschwindigkeit von Lastkraftfahrzeugen (Reichs-Gesetzbl. S. 835) widerruflich erteilten Erlaubnisse zur Verwendung unelastischer Bereifung an Lastkraftwagen bis zum 31. März d. J. zurückzuziehen. Da die Gummifabriken jedoch nicht imstande gewesen sind, den durch die Neubereifung auftretenden Bedarf an Vollreifen rechtzeitig zu decken, sind die zuständigen Landeszentralbehörden der Gliedstaaten (in Preußen das Ministerium der öffentlichen Arbeiten) im Februar d. J. gebeten worden, die höheren Verwaltungsbehörden zu ermächtigen, nach ihrem Ermessen in besonderen, wirtschaftlich sehr wichtigen Fällen, in denen die rechtzeitige Beschaffung von Vollgummibereifung nicht möglich gewesen ist, die Gültigkeit der erteilten Erlaubnisse über den 1. April d. J. hinaus zu verlängern. Diese Verlängerung soll sich jedoch auf keinen Fall über den 31. Oktober d. J. hinaus erstrecken. Diese Regelung bezieht sich vorläufig nur auf Lastkraftwagen (auch sogenannte Lieferwagen); bei Anhängewagen kann die Verwendung von unelastischer Bereifung zurzeit noch nicht allgemein verboten werden.

Vorläufige Aufhebung des Grenzpassagierscheinverkehrs mit Deutsch-Oesterreich. Der Oesterreichische Automobil-Club, Wien, hat dem Automobil-Club von Deutschland mitgeteilt, er habe erst jetzt erfahren, daß die österreichische Regierung am 20. Januar 1920 eine Verfügung erlassen hat, wonach eine Ueberschreitung der Grenzen Oesterreichs mit Kraftwagen nur gestattet ist, wenn der Handelswert des Wagens und die übliche Zollsumme in Gold hinterlegt wird. Grenzpassagierscheine für Oesterreich haben daher zurzeit keine Gültigkeit. Der Oesterreichische Automobil-Club hat in dieser, beinahe einer Grenzsperre für Kraftwagen gleichkommenden Angelegenheit sofort bei seiner Regierung Gegenvorstellungen erhoben.

Der Eintritt deutscher oder österreichischer Motorfahrzeuge nach Frankreich wird gestattet, wenn der Fahrer im Besitze eines vom Schweizer Touring-Club ausgestellten Passierscheines (Triptyque) ist und wenn durch eine Bescheinigung die Entrichtung der schweizerischen Zollgebühr für das die französische Grenze überfahrende Fahrzeug nachgewiesen wird.

Norwegen schreibt Pneumatiks für Lastautomobile vor. Norwegen ist das erste Land der Welt, das eine gesetzliche Regelung der Bereifungsfrage vorsieht, und zwar soll binnen kurzem gesetzlich bestimmt werden, daß alle Lastkraftwagen bis zu zwei Tonnen Tragkraft mit Pneumatikbereifung versehen sein müssen. Damit soll der übermäßigen Abnützung der Straßen vorgebeugt und der Aufwand für Straßeninstandhaltung und -verbesserung verringert werden. Amerikanische Lastautomobile, die nach Norwegen verschifft wurden, wurden bereits zur Einfuhr mit der Begründung nicht zugelassen, daß sie den neuen Bestimmungen über Räder und Reifen nicht entsprächen. Diese Bestimmungen besagen, daß alle für Nutzzwecke verwendeten Kraftfahrzeuge auf allen vier Rädern mit Reifen von mindestens 5 Zoll (125 mm) Lauffläche versehen sein müssen. Demnach müssen Lastkraftwagen bis zu 2 t Pneumatikbereifung haben, von 2—3½ t Nutzlast sind Pneumatiks oder Vollgummireifen von mehr als 5 Zoll Lauffläche zulässig, und Lastkraftwagen über 3½ t dürfen auf Vollgummi laufen. Die neuen Bestimmungen werden jedenfalls die Nutzwagenfabrikanten zu gewissen Aenderungen zwingen, doch wird es in vielen Fällen nur notwendig sein, die Vorderradreifen gegen breitere auszuwechseln, da die Hinterradbereifung den neuen Bestimmungen bereits genügt.

Tanks als Zugwagen. Auch in Australien werden Tanks mit Erfolg als Zugwagen verwendet. Ein Tank, dem vier Lastwagen angehängt waren, deren jeder 5 t Nutzlast trug, legte die Fahrt von Torrenoville bis Port Augusta, 335 km, bei mitunter scharfen Steigungen, mit einer Tagesleistung von durchschnittlich 40 km zurück.

Fluß- und Seeschiffahrt.

Der Mittellandkanal. Im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten fand eine entscheidende Sitzung des Märkischen Wasserbeirats statt, der zahlreiche Vertreter der Landwirtschaft, des Handels, Gewerbes und der Industrie beiwohnten, um Stellung zu den Plänen für die Verlängerung des Mittellandkanals nach Berlin zu nehmen. Aus den Ausführungen der Vortragenden ging hervor, daß die Nordlinie nicht mehr für die Verlängerung nach der Elbe in Frage kommt, sondern nur noch die Mittel- oder die Südlinie. Für diese treten nur noch Braunschweig, Anhalt, Halle und Leipzig aus lokalem Interesse ein, während die Mittellinie außer Groß-Berlin noch Magdeburg, Peine, Hannover sowie besonders Schlesien mit allen östlich der Elbe liegenden Landesteilen, ferner Rheinland-Westfalen, Vertreter der Schiffahrt, des Handels, der Industrie und zahlreiche Handelskammern befürworteten. Nach längerer anregender Erörterung sprach sich der Märkische Wasserbaurat in einem Beschluß einmütig für die Mittellinie des Mittellandkanals aus.

Der Weser-Wasserstraßen-Beirat hat sich mit 29 gegen 2 Stimmen für die Südlinie des Mittellandkanals ausgesprochen.

Die Handelskammer zu Berlin beschäftigte sich mit der Denkschrift des Ministers der öffentlichen Arbeiten über die

Linienführung des Mittellandkanals und stellte fest, daß die in der Denkschrift beigebrachten Gesichtspunkte ihr keinen Anlaß gäben, von dem bereits früher eingenommenen Standpunkte abzugehen, demzufolge die für die Linienführung ausschlaggebenden Anforderungen des großen Durchgangsverkehrs zwischen Osten und Westen der sogenannten Mittellinie den Vorrang vor der Südlinie zusprechen.

Der Reichsverkehrsminister zur Neckarvorlage. Der Reichsverkehrsminister Dr. Bell hat im Haushaltsausschuß der Nationalversammlung bei der Beratung der Neckarvorlage erklärt:

Die Einbringung des Neckarprojektes kann die Durchführung der bayerischen Großschiffahrtspläne nicht beeinträchtigen. Die Reichsregierung ist bereit, die bayerischen Großschiffahrtspläne ebenso finanziell zu fördern und zu beschleunigen, wie den Ausbau des Neckar, sobald Bayern die Voraussetzungen nachweist, wie sie für die württembergische Vorlage als ausreichend angenommen wurde. Es sei die Meinung aufgetaucht, daß es sich hier um ein Konkurrenzunternehmen zu den bayerischen Großschiffahrtsplänen handele. Diese Auffassung sei unrichtig.

Bodenpolitik an den bayerischen Kanälen. Die Deutsche Demokratische Fraktion des bayerischen Landtages brachte folgenden Antrag ein: Die Staatsregierung sei zu beauftragen, dem Landtag unverzüglich einen Gesetzentwurf vorzulegen, welcher einen erweiterten Grunderwerb seitens des Staates an den Ufern aller neuen Kanäle in Bayern auf dem Wege des freihändigen Ankaufs oder der Enteignung vorsieht zum Zwecke der Verbilligung und Kostendeckung der Kanalbauten, sowie zur dauernden Ueberführung der wachsenden Grundrente an den Staat und zur Besiedelung der Kanalufer mit industriellen Unternehmungen, Beamten- und Arbeiterwohnungen und Kriegerheimstätten. Ra.

Gründung einer Ortsgruppe Mannheim des Südwestdeutschen Kanalvereins. Um die Verwirklichung des Projekts des Main—Donau-Kanals zu fördern wurde in Mannheim eine Ortsgruppe des Südwestdeutschen Kanalvereins gegründet. Zum Vorsitzenden wurde Herr Wilhelm Vögele gewählt. Die Interessenten aus Ludwigshafen—Pfalz werden in die Ortsgruppe Mannheim einbezogen. Da mit den Technikern der württembergischen und badischen Regierung über die Taktik der Projektvertretung gegenüber der Reichsregierung eine Einigung zustande gekommen ist, so besteht die Hoffnung, daß das Projekt in der Nationalversammlung als Vorlage in nächster Zeit erscheint.

Luftverkehr.

Frankreich und die deutsche Luftfahrt. Wie scharf französischerseits die Tätigkeit unserer Flugindustrie beobachtet wird, geht aus den technisch genauen Angaben hervor, welche die französische Presse über jede neue deutsche Konstruktion bringt. So berichtet L'Auto über ein neues Reiseflugzeug der Schweriner Industriewerke (früher Fokker), einem Parasol-(Schirm-)Eindecker von 21 m Spannweite mit einem 185 PS-Motor und 1200 kg Leergewicht. Er soll bei einem Versuchsfluge angeblich 9 Passagiere ohne Gepäck, 350 l Benzin und 50 l Oel für sechsstündigen Flug an Bord gehabt haben. Die geräumige Kabine enthält vorn den Passagier-, dahinter den Gepäckraum. Unterhalb des Führers ist der Stand für den Wegführer (Beobachter).

Englische Flugzeuge auf dem Weltmarkt. Die amerikanische Flugindustrie bestürmt den Kongreß, sie vor der Ueberschwemmung des nord- und südamerikanischen Marktes mit englischen und französischen Fabrikaten, vor allem aber vor den englischen zu schützen, die derart billig angeboten werden, daß die einheimische Industrie ihre Lebensfähigkeit zu verlieren droht. Hinzu kommt die niedrige Valuta des englischen Pfundes, die, abgesehen von den an sich schon niedrigen Preisforderungen, den Ankauf für den Dollar noch weiter verbilligt. Flugzeuge, die Amerika nicht unter 2000 bis 3000 Pfund herstellen kann, bieten englische Firmen mit 700 bis 1000 Pfund an. Besonders wird über das Auftreten der englischen „Imperial Foreign Corporation Ltd." geklagt. Das englische Verwertungsamt hat dieser Gesellschaft, hinter der als treibende Kräfte Mr. Frederick Handley Page, Mr. Theodore Page und Mr. Godfrey Isaacs stehen, etwa 10 000 Kriegsflugzeuge, rund 35 000 Flugmotoren, rund 120 000 Propeller, 150 000 Magnetzündapparate und einen großen Bestand an Hallen, Werften, Werkstätten, Werkzeugen und Maschinen für nur eine Million Pfund mit der Bedingung verkauft, von dem Verkaufsüberschuß 50 v. H. an die Regierung abzuführen. Der Herstellungswert dieses gewaltigen Materials betrug angeblich etwa 100 Mill. Pfund. Kein Wunder, daß die Imperial Foreign Corporation ihr ausgesprochenes Ziel, den Weltmarkt zu überschwemmen (nicht nur mit Flugzeugen und Motoren, sondern auch mit Stützpunkten und Fabriken), ebenso erreicht, wie das Unterbieten sämtlicher Preise. Die Gefahr, die hierin auch für die deutsche Flugindustrie der Zukunft liegt, bedarf keiner Betonung, denn daß unsere heimische Industrie vom inländischen Verkehr und von seinem Verbrauch wird leben können, wird wohl ernstlich niemand behaupten wollen. Im übrigen wirft England nicht nur die Kriegsrestbestände, sondern auch neue Fabrikate zu kaum zu unterbietenden Preisen auf den Weltmarkt.

Die übernommenen gewaltigen Heeresbestände will die Foreign Corporation in den heimischen Industriestätten in einen erstklassigen Betriebszustand versetzen und im Hinblick auf den Verkehrszweck teilweise umbauen lassen. Hierdurch eröffnet sich der englischen Flugindustrie neue lohnende Verdienstmöglichkeit.

Englisches Monopol in Italien? Nach dem L'Auto soll ein englisches Syndikat mit der italienischen Regierung in Unterhandlungen stehen mit dem Ziel, den gesamten Handels- und Passagierluftverkehr Italiens mit englischen Flugzeugen zu übernehmen, die aber in italienischen Fabriken gebaut werden sollen. Die englischen Vickerswerke bereiten den Bau einer Tochterfabrik in Australien vor.

Luftfahrtausstellung in Atlantic City. Der Aeroklub von Amerika wird im Verein mit dem amerikanischen Luftflottenverein, und zwar in Verbindung mit dem von ihnen veranstalteten dritten panamerikanischen Kongreß, vom 30. Mai bis 10. Juni d. J. in Atlantic City (New Jersey) eine nationale Luftfahrtausstellung veranstalten. Folgende Standmietspreise werden verlangt: Für Luftschiffe 2,10 M., für Land- oder Wasserflugzeuge 4,20 M., für Motoren, Zubehör und Ausrüstungsteile 8,40 M. pro 1 Quadratfuß bedeckten Raumes (deutsche Friedensmark). Für Sammelausstellungen von Syndikaten und Gruppen, die verschiedene Luftfahrtgebiete gleichzeitig umfassen, werden 33 600 M. pro 10 000 Quadratfuß berechnet.

Nachrichtenverkehr.

Eine Statistik der Funktelegraphie im Jahre 1918, die das „Journal Télégraphique" kürzlich veröffentlichte, ist sehr unvollständig, da die meisten Länder wegen der durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse Zahlen für die Statistik nicht geliefert haben. Immerhin sind einigermaßen vollständige Angaben für die nordischen Länder, die Niederlande, Spanien nud Japan vorhanden. Danach beträgt

	die Zahl der Küstenstationen	die Zahl der Bordstationen
in Dänemark	8	93
Norwegen	8	118
Schweden	6	96
Niederlande	9	127
Spanien	21	378
Japan	14	228

Dazu kommen in Schweden 3 Stationen, die nicht für den allgemeinen Verkehr bestimmt waren, aber bei Störung der Telegraphenverbindungen und in ähnlichen Fällen zur Auswechselung von Funktelegrammen benutzt wurden.

In Schweden überwiegen die Telefunkenstationen (94 gegenüber 8 Marconi-Stationen), in den Niederlanden und Norwegen und vor allem in Spanien die Marconi-Stationen; letzteres Land besaß 1918 331 nach dem Marconi-System und 51 nach dem Telefunken-System betriebene Stationen.

Ueber den Funkverkehr und seine geldlichen Ergebnisse im Jahre 1918 geben folgende Zahlen Aufschluß:

Land	Telegramme, die von Küsten- an Schiffsstationen übermittelt sind	Telegramme, die von Schiffs- an Küstenstationen übermittelt sind	Einnahmen aus dem Funkverkehr Fr.	Ausgaben aus dem Funkverkehr Fr.
Dänemark	260	1 173	5 929	102 160
Norwegen	377	2 150	8 764	Angab. fehlen
Schweden	3 355	5 209	33 859	167 328
Niederlande	364	4 949	16 074	Angab. fehlen
Spanien	1 233	10 016	102 902	2 245 540
Japan	39 650	68 176	294 553	506 904

Bei Schweden kommen dazu noch 22001 zwischen festen Stationen ausgetauschte Telegramme, darunter 3018 Pressetelegramme. Die angeführten Verkehrszahlen können sich mit denen des ge-

wöhnlichen Telegrammverkehrs natürlich nicht vergleichen, beweisen aber doch, welch große Bedeutung die Funktelegraphie im Schiffsverkehr bereits erlangt hat.

Funkverbindung Deutschland—Norwegen. Zur Besserung des deutsch-norwegischen Telegrammverkehrs ist eine unmittelbare Funkverbindung zwischen Deutschland und Norwegen eingerichtet worden. Der Austausch der Telegramme erfolgt deutscherseits durch die reichseigene Hauptfunkstelle Königswusterhausen, norwegischerseits durch die von der deutschen Telefunkengesellschaft hergestellte Funkanlage in Christiania. Die Gebühren sind dieselben wie im Kabelverkehr: 90 Pf. für gewöhnliche Telegramme und 45 Pf. für Preßtelegramme; sonst gelten gleiche Bedingungen.

Die Errichtung einer großen Radiostation an der schwedischen Westküste ist geplant. Die Station wird dem telegraphischen Verkehr mit Amerika dienen und auch als Durchgangsstation für Rußland verwendet werden. Sie wird ungefähr den gleichen Radius erhalten wie die deutsche Station in Nauen. Die Masten werden 200 m hoch sein.

Patentberichte.

Patente des Haupt-, Neben- und Kleinbahnwesens.

Patentanmeldungen. 20 b. 14. O. 11 137. — Reguliervorrichtung für Lokomotiv-Blasrohre. Paul Oberwald, Wriezen a. O. 19. 8. 1919.

20 g. 1. G. 49 611. — Vorrichtung zum Handbewegen von Loren von einem Gleis auf ein rechtwinklig hierzu laufendes Gleis. Heinrich Grote, Norderham i. Oldbg., Müllerstr. 36. 18. 11. 1919.

20 h. 6. W. 53 300. — Achswechselwinde für Eisenbahnfahrzeuge, Zus. z. Patent 311 311. Dr.-Ing. Gustav Wagner, Duisburg, Brauerstr. 42. 30. 8. 1919.

20 h. 10. R. 46 812. — Spurkranzschmierapparat für Eisenbahnfahrzeuge. Albert Roth, Chernex s. Montreux, Schweiz. 23. 11. 1918.

20 i. 11. E. 24 614. — Stellvorrichtung für Signale und dergl. mit mehr als zwei Stellungen. Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co., Akt.-Ges., Braunschweig. 20. 11. 1919.

20 a. 14. D. 35 647. — Selbstätige Umsatzscheibe für Kettenförderbahnen. Carl Doerr, Zeitz, Donalisstr. 8. 28. 3. 1919.

20 a. 14. E. 24 067. — Eiserner Förderwagenkasten. Friedrich Eberhart, Heinitz (Saar). 2. 6. 1919.

20 e. 1. Sch. 56 383. — Eisenbahnwagenkupplung, Anton Schminke, Handelshausen bei Kassel, Ziegelstr. 6. 8. 10. 1919.

20 f. 44. M. 65 984. — Federnde Aufhängung für Schienenbremsmagnete. Maschinenfabrik Oerlikon, Oerlikon (Schweiz). 18. 6. 1919.

D. 20 e. 13. B. 90 346. — Selbstentlader. Badische Anilin- u. Sodafabrik, Ludwigshafen a. Rh. 11. 8. 1919.

20 e. 14. B. 87 549. — In einen Selbstentlader verwandelbarer Flachbodengüterwagen. Lambert Bresser, Uerdingen, Topsstr. 19. 7. 10. 1918.

20 e. 34. F. 45 574. — Waggon-Sicherheitsverschluß. Frickenstein & Co., Essen-West, Lüneburger Str. 19. 25. 10. 1919.

20 e. 3. S. 51 781. — Automatische selbstspannende Kupplung für Eisenbahnwagen. Hans Martinus Sörensen und Anders Peter Hansen, Braband (Dänemark). 17. 12. 1919.

20 i. 10. S. 49 367. — Flüssigkeitsantrieb mit Haltfalleinrichtung für Signalflügel. Siemens & Halske Aktien-Gesellschaft, Siemensstadt bei Berlin. 18. 12. 1918.

20 h. 7. P. 37 231. — Führungseinrichtung für Eisenbahnwagen an Anlaufbergen. I. Pohlig. Akt.-Ges. Köln-Zollstock und Wilhelm Bischoff, Vochem bei Köln. 18. 11. 1918.

20 l. 5. A. 31 287. — Einrichtung zur Erhöhung der Schaltstufenzahl bei Lokomotiven mit Stufentransformatoren. Aktien-Gesellschaft Brown, Boveri u. Cie., Baden (Schweiz), Vertreter R. Boveri, Mannheim-Käferthal. 28. 12. 1918.

20 h. 7. F. 45 140. — Verschiebevorrichtung für Eisenbahnwagen, Felix Richard Frey, Magdeburg-W., Körnerplatz 6. 21. 8. 19.

20 h. 7. P. 37 200. — Führungseinrichtung für Eisenbahnwagen an Ablaufbergen. I. Pohlig Akt.-Ges., Köln-Zollstock und Wilhelm Bischoff, Vochem bei Köln. 4. 11. 1918.

Patent-Erteilungen. 20 a. 12. 319 433. — Seilbahnwagen. Adolf Bleichert & Co., Leipzig-Gohlis. 20. 7. 1918.

20 a. 12. 319 562. — Uebereinander hinweg fahrbare Hängebahnwagen. Fritz Witte, Braunschweig, Cyriaksring 5. 2. 8. 1918.

20 e. 1. 319 507. — Eisenbahnwagenkupplung. Hans Rett, Nürnberg, Welsenstr. 57. 26. 11. 1918.

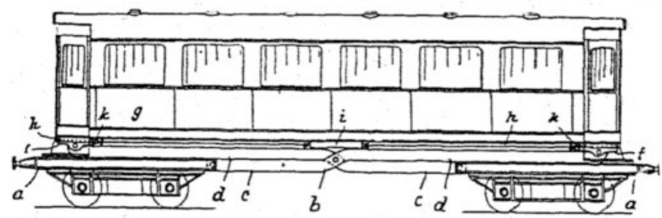
20 e. 8. 319 508. — Selbsttätige Eisenbahnwagenkupplung. Fritz Steinberg, Hamburg, Collaustr. 5. 26. 8. 1919.

20 e. 13. 319 509. — Selbsttätige Kupplung für Eisenbahnfahrzeuge. Friedrich Bernhardt, Gelsenkirchen-Bismarck, Wilhelmstr. 163. 28. 8. 1919.

20 e. 25. 319 563. — Hydraulischer Fahrzeugpuffer. Waggonfabrik Aktien-Gesellschaft Uerdingen (Rhein). 22. 11. 1918.

20 i. 5. 319 565. — Weichenstellvorrichtung. Hubert Lemaire-Stuttgart, Ostendstr. 77. 3. 8. 1919.

318 100. — Eisenbahnwagen mit Vorrichtung zum Verhüten des Zusammenstoßes der Wagenkasten bei Zusammenstößen. Fritz Schöddert in Gemünd, Eifel. 4. 3. 1919. — Die Erfindung besteht darin, daß die Wagenuntergestelle durch die Unterschenkel von in senkrechter Ebene beweglichen Scheren miteinander verbunden sind, deren Oberschenkel verschiebbar an der Unterseite des Wagenkastens angreifen. Die Enden der Scherenoberschenkel tragen drehbar Gleitblöcke, die in Längsführungen des Wagenkastens gleiten und an ihren nach innen gerichteten Enden mit Puffern versehen sind, welche beim Hochbewegen des Wagenkastens in seine äußerste Lage gegen in der Mitte des Wagenkastens angebrachte Puffer stoßen können. Sodann ist zwecks federnder Unterstützung des Wagenkastens zwischen den Untergestellen eine Zugfeder vorgesehen. Werden derart ausgebildete Wagen abwechselnd mit Wagen der heute gebräuchlichen Art zu einem Zuge vereinigt, und es erfolgt ein Zusammenstoß, so werden die Untergestelle der neuen Wagen aufeinander zu bewegt, dadurch die Scheren betätigt und die Wagenkasten durch dieselben um mehrere Meter, also über die anschließenden Wagen gehoben. Auf diese Weise kann ein Zug um ein verhältnismäßig langes Stück zusammengepreßt werden, ohne daß die Wagenkasten zusammenstoßen. Die Untergestelle a des Wagens sind durch in senkrechter Ebene bewegliche Scheren b miteinander verbunden, und zwar sind dieselben drehbar an den Unterschenkeln c der Scheren befestigt. Die Oberschenkel d der Scheren sind an ihren Enden mit drehbar befestigten Gleitblöcken f versehen. Diese Blöcke sind in auf der Unterseite des Wagenkastens g angebrachten Längsführungen h verschieblich. Etwa in der Mitte des Wagenkastens sind Doppelpuffer i angebracht. Die Gleitblöcke sind an den nach innen gerichteten Enden ebenfalls mit Puffern k versehen. Außer durch die Scheren sind die Untergestelle a durch eine starke Feder l miteinander verbunden, die das Bestreben hat, die Untergestelle gegeneinander zu ziehen.



2. Patente des Straßenbahnwesens.

Patent-Anmeldungen. 20 k. B. 10. 87 996. — Doppelpolige Fahrleitung für elektrische Bahnen mit nebeneinander in verschiedener Höhe angeordneten Fahrdrähten. Bergmann Elektrizitäts-Werke A.-G., Berlin. 11. 12. 1918.

20 d. 30. St. 32 130. — In ein Straßenfahrzeug umwandelbares Gleisfahrzeug. Straßenbahn-Güterzug-Gesellschaft Dr. Vollmer & Co., Düsseldorf. Zus. z. Pat. 315 308. 26. 6. 1919.

20 l. 21. S. 45 612. — Anordnung zur Kühlung von Gleichstrom-Bahnmotoren. Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 3. 8. 1916.

63 e. 1. E. 23 488. — Abfederung des Batteriekastens bei elektrischen Straßenbahnfahrzeugen durch Blattfedern. Elitewerke A.-G., Brand-Erbisdorf. 23. 9. 1918.

20 l. 27. A. 31 799. — Schutzeinrichtung gegen das Schleudern von in Parallelschaltung arbeitenden Bahnmotoren. Aktien-Gesellschaft Brown, Boveri & Cie., Baden (Schweiz). 19. 5. 1919.

Patent-Erteilungen. 20 l. 22. 319 510. — Einrichtung an Fahrschaltern mit besonderem Umschaltgriff für Fahrtrichtung. Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft Berlin. 6. 6. 1919.

20 l. 21. 319 228. — Kupplung zwischen Antrieb und Triebrad, insbesondere für elektrische Fahrzeuge. Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vorm. L. Schwartzkopff, Berlin. 5. 4. 1919.

Vereinsmitteilungen.

Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V., Berlin SW 11, Dessauer Str. 1.

Die Kleinbahnabteilung des Provinzialverbandes von Pommern ist im gegenseitigen Einvernehmen zwischen dem Provinzialverband und den Gesellschaftsorganen der von der Kleinbahnabteilung betriebenen Kleinbahnen mit dem 31. März d. J. aufgelöst worden. Die Betriebsführung ist mit dem 1. April d. J. auf die neu gegründeten drei Vereinigungen übergegangen:

a) Die „Vereinigung Vorpommerscher Kleinbahnen, G. m. b. H. Leiter: Direktor Witthöft-Stettin, Sitz bis auf weiteres Stettin. Luisenstr. 25, III, Fernsprecher 933 und 929, hat die Betriebsoberleitung der

Rügensche Kleinbahnen, Franzburger Kreisbahnen, Franzburger Südbahn, Demminer Kleinbahnen-West, Demminer Kleinbahnen-Ost, Greifswald—Jarmener Kleinbahn, Kleinbahn Greifswald—Wolgast, Anklam—Lassaner Kleinbahn.

b) Die „Vereinigung der Mittelpommerschen Kleinbahnen, Direktion“ in Stettin, Leiter: Regierungsbaumeister Büscher, Louisenstr. 25, II, Fernsprecher 933 und 929, übernimmt die Betriebsoberleitung der

Randower Kleinbahn, Kleinbahn Casekow—Penkun—Oder, Greifenhagener Kreisbahnen, Pyritzer Kreisbahnen, Saatziger Kleinbahnen, Naugarder Kreisbahnen.

c) Die „Betriebsdirektion der Vereinigung Hinterpommerscher Kleinbahnen“, Leiter: Direktor Rühs, Sitz bis auf weiteres Stettin, Louisenstr. 25. I. Fernsprecher 933 und 929, übernimmt die Betriebsoberleitung der

Greifenhagener Kleinbahnen, Kolberger Kleinbahnen, Regenwalder Kleinbahnen.

d) Die Betriebsleitung der Stolpetalbahn hat am 1. April d. J. der Kreiskommunalverband Stolp übernommen.

Oberbau-Normung. Der Unterausschuß für Oberbau-Normung hat in seiner letzten Sitzung die Normung der Vignolschienen-Profile behandelt und ist dabei zu den vorläufigen Ergebnissen gekommen:

1. Die zu wählenden Normal-Schienenprofile sind unter Berücksichtigung der größtzulässigen Abnutzung für verschiedene Schwellenteilung und Bettungsstoffe auf ihre Tragfähigkeit hin zu berechnen. Dabei soll verlangt werden, daß die Normalprofile in ihrer Tragfähigkeit möglichst gut den in Aussicht genommenen Normal-Raddrücken entsprechen.

Die auf diese Weise durchgeführte Berechnung wird den Verwaltungen in Form einer Tabelle die Wahl der für ihren Betrieb wirtschaftlichen Oberbauart hinsichtlich Profil, Schwellenteilung und Bettungsstoff erleichtern.

2. Bei der Auswahl der Profile soll ferner nach folgenden Gesichtspunkten verfahren werden:

a) Eine möglichst kleine Zahl von Profilen ist anzustreben. Es wird voraussichtlich genügen, wenn für jede Spurweite (0,60 m), 0,75 m, 1,00 m und 1,435 m je ein Profil für leichten und schweren Betrieb geschaffen wird. Dabei wird unter Umständen auch noch das schwere Profil der kleineren Spurweite das leichte Profil der nächst größeren Spurweite sein können. Danach ist höchstens mit 8 Normalprofilen zu rechnen.

b) Einer Schiene, die bei ausreichender Seitensteifigkeit größere Höhe und Tragfähigkeit aufweist, ist vor den allzu gedrungenen Profilen zur Vermeidung von Stoffverschwendung der Vorzug zu geben.

c) Besonderer Wert ist darauf zu legen, daß die Masse hauptsächlich an den Ort der größten Abnutzung verteilt ist. Das bedeutet kräftige Kopfausbildung und damit lange Lebensdauer der Schienen. Durch große Kopfbreite neben großer Kopfhöhe werden außerdem breite Laschenstützflächen möglich, die für lange Lebensdauer der Stöße wichtig sind.

d) Bei der großen Zahl der vorhandenen Profile kann von einer Neukonstruktion abgesehen werden und eine Auswahl nach den aufgestellten Gesichtspunkten erfolgen. Dabei ist auf die bereits vorliegende Verbreitung günstiger Profile und die Walzgelegenheit möglichst Rücksicht zu nehmen. In letztgenannter Beziehung wird übrigens die Normung dadurch erleichtert, daß die Walzen einer ganzen Anzahl ähnlicher Profile sich auf die Normalprofile werden abändern lassen.

e) Wie weit es möglich sein wird, die Profile so zu wählen, daß für Nachbarprofile gemeinsames Kleineisenzeug zum Teil verwendbar ist, muß noch festgestellt werden. Jedenfalls darf die Beachtung dieses Gesichtspunktes nicht dazu führen, von der zweckmäßigsten Querschnittbildung der Schienen abzugehen.

3. Zunächst werden nunmehr nach erster Sichtung und überschläglicher Berechnung folgende Gewichtsstufen auf ihre Eignung zu Normalprofilen untersucht:

rd. 12, 14, 15,5 oder 16, 20, 24,39, 27,55, bedingt 31,16, 33,4 kg/m.

Nach der Kleinbahnstatistik sind rd. 80 v. H. aller Strecken mit Schienen dieser Gewichtsstufen (oder ganz nahe liegender) versehen.

Sollten einzelne Verwaltungen für die Bearbeitung der Angelegenheit noch Anregungen zu geben oder Bedenken gegen die hier aufgestellten Gesichtspunkte zu erheben haben, so bitten wir das bis zum 15. Mai zu tun. St.

Personalnachrichten.

Deutsches Reich. Im Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen wurde Regierungs- und Baurat Pflug zum Nachfolger des ausgeschiedenen bisherigen Referenten für das Kraftfahrwesen, Geh. Reg.-Rat Dr. E. Valentin, ernannt.

Dem Kommerzienrat von Tippelskirch, Direktor des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerks und dem Direktor der Rheinischen Bahngesellschaft, Schwab, ist das Eiserne Kreuz am weiß-schwarzen Bande verliehen worden.

Herr Direktor Susemihl, bisher bei der Kreisbahn Osterode (Harz)—Kreiensen, ist zum Direktor der Kehdinger Kreisbahn gewählt worden und hat dort seinen Dienst am 1. April angetreten.

Baden. Das Staatsministerium hat dem Regierungsbaumeister Robert Krafft in Neustadt die etatmäßige Amtsstelle eines zweiten Beamten der Eisenbahnverwaltung mit der Amtsbezeichnung Bauinspektor übertragen.

Braunschweig. An der Technischen Hochschule Braunschweig sind zu ordentlichen Professoren ernannt: Wilh. Lührs für den Lehrstuhl für Geodäsie, Dr.-Ing. Kurt Risch für den Lehrstuhl für Eisenbahnbau und Dr. techn. Franz Unger für den Lehrstuhl für Elektromaschinenbau.

Auf seinen Antrag ist der ordentliche Professor Dr.-Ing. Müller (Elektromaschinenbau) verabschiedet worden.

Preußen. Durch Bestallung der preußischen Regierung ist der Regierungsrat Walter Jaques in Breslau zum Geheimen Regierungsrat und Vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Die Staatsprüfung hat bestanden: der Regierungsbauführer Gustav Pott (Eisenbahn- und Straßenbaufach).

Württemberg. Durch Entschließung des Staatspräsidenten ist der Oberbaurat Nägele bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zum Vorstand der Bauabteilung dieser Generaldirektion mit der Dienststellung eines Direktors befördert, der Kollegialhilfsarbeiter Baurat Dauner, Vorstand des maschinentechnischen Büros der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, und der Baurat Dr.-Ing. Schächterle, Vorstand des Brückenbaubüros der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, zu Mitgliedern dieser Generaldirektion mit der Amtsbezeichnung Regierungs- und Baurat ernannt und der Eisenbahnbauinspektor Rupp in Mühlacker zum Vorstand der Eisenbahnbauinspektion Ludwigsburg mit der Dienststellung eines Regierungs- und Baurats sowie der Kollegialhilfsarbeiter Bauinspektor Wolfart bei der Generaldirektion der Posten und Telegraphen zum Postbaurat bei dieser Generaldirektion befördert, ferner ist der Baurat Seemann bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt worden.

Ausgeschriebene Stellen.

(Siehe letzte Seite des Anzeigenteils.)

Verkehrsdirektor — Städt. Verkehrsamt Erfurt.

An unsere Leser! Angesichts der hohen Portosätze, die am 1. 5. 1920 in Kraft treten, machen wir unsere Leser wiederholt darauf aufmerksam, sich zur Einsendung der Bezugsgebühren für das 2. Quartal 1920 des dem Heft 9 beigelegenen Postschecks mit Vordruck zu bedienen.

Vertriebsabteilung der Verkehrstechnik.

(Schluß des redaktionellen Teiles.)